EL ESTRECHO DE MAGALLANES

IMÁGENES Y PERCEPCIONES DE CINCO SIGLOS

MAURICIO JARA FERNÁNDEZ
EDITOR

LW EDITORIAL

FACULTAD DE HUMANIDADES
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
FACULTAD DE ARTE

EL ESTRECHO DE MAGALLANES

IMÁGENES Y PERCEPCIONES DE CINCO SIGLOS

Mauricio Jara Fernández

EDITOR

LW EDITORIAL

COMITÉ EDITORIAL

Candy Veas Faúndez
Carolina Santelices Werchez
Marcos Aravena Cuevas
Aldo Meneses Inostroza
Jaime Cortez Muñoz
Juan Galea Alarcón

REFERATO EXTERNO

Dra. Marcela Cordero Villarroel
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile

Dr. Leonardo Arriagada Avilés
Universidad Santo Tomás, Viña del Mar, Chile

Dr. © César Espinoza Orihuela
Universidad San Sebastián, Concepción, Chile

©
GINA BELLOCCHIO IBACACHE, MAURICIO BURGOS QUEZADA,
MANUEL CONTRERAS-LÓPEZ, NADIA FARÍAS CÁRDENAS,
FELIP GASCÓN I MARTÍN, MAURICIO JARA FERNÁNDEZ,
CRISTIAN LARRAGUIBEL GONZÁLEZ,
SERGIO LAUSIC GLASINOVIC, CONSUELO LEÓN WÖPPKE,
NELSON LLANOS SIERRA, PABLO MANCILLA GONZÁLEZ,
KAREN MANZANO ITURRA, MARIO MOLINA OLIVARES,
ALESSANDRO MONTEVERDE SÁNCHEZ, RICARDO NÚÑEZ SAUVAGEOT,
GUIDO OLIVARES SALINAS, ANTONIO RODRÍGUEZ CANESSA,
MIGUEL SALAZAR URRUTIA, RUBÉN SCHMITT JARPA

Derechos Reservados

ISBN 978-956-404-725-6

LW EDITORIAL
Fundación Valle Hermoso
www.lweditorial.cl

HECHO EN CHILE
2021

ÍNDICE

Presentación 9

I. REFLEXIONES DE LOS DECANOS

A propósito de los 500 años del estrecho de Magallanes
Alessandro Monteverde Sánchez 17

Los intersticios imaginarios del sistema-mundo moderno
Felip Gascón i Martín 21

II. HOMENAJE A DOS EX ACADÉMICOS

Hamish Ian Stewart Stokes (1950-2015)
Gina Bellocchio Ibacache - Ricardo Núñez Sauvageot 27

Imágenes de Chile a través de los trabajos de dos geógrafos ingleses: Richard Hakluyt y Samuel Purchas
Hamish Stewart Stokes 31

Luis Carreño Silva (1929-1995)
Antonio Rodríguez Canessa 45

Viaje de D. Pedro Sarmiento de Gamboa
Luis Carreño Silva 47

III. HOMENAJE A LOS 500 AÑOS DE MAGALLANES

Hernando de Magallanes y los monstruos marinos del mar austral, 1520
Consuelo León Wöppke 67

Navegar hacia la tierra incógnita
Guido Olivares Salinas. 95

Los fantasmas en la Patagonia: Los paisajes en Reinaldo Lomboy y Gabriela Mistral
Mario Molina Olivares 111

El Primer Poblamiento chileno en el Estrecho de Magallanes: Imágenes desde la prensa de la época
Mauricio Jara Fernández y Pablo Mancilla González . .129

Croatas-Dálmatos, el Estrecho de Magallanes y la construcción de un imaginario cultural
Sergio Lausic Glasinovic. 167

Cinco Siglos de Comunicaciones. El Estrecho de Magallanes: Imágenes, percepciones y geopolítica
Karen Manzano Iturra. 177

El Estrecho de Magallanes: Imágenes, implicancias y perspectivas durante la crisis del Canal Beagle
Nelson Llanos Sierra. 201

Percepciones de la diplomacia parlamentaria de Chile respecto de la gobernanza Antártica y Subantártica desde un enfoque polemológico
Mauricio Burgos Quezada 221

Magallanes: Imaginario histórico y percepciones políticas de una protoglobalización
Miguel Salazar Urrutia 255

El cambio climático antropogénico en el Estrecho de Magallanes: Evidencia Instrumental, Exposición e Imaginario
Manuel Contreras-López y
Cristian Larraguibel González 279

Analizando las percepciones del Estrecho de Magallanes en dos textos escolares a la luz de la Reforma Educacional en curso
Nadia Farías Cárdenas 309

Un nuevo mundo, un nuevo camino
Rubén Schmitt Jarpa 327

AUTORES 329

PRESENTACIÓN

La publicación de esta obra destinada a conmemorar los 500 años del descubrimiento, hallazgo o paso de Hernando de Magallanes y sus acompañantes en noviembre de 1520 por el estrecho que hoy lleva su nombre, tuvo su origen en una propuesta presentada al Consejo de la Facultad de Humanidades en abril del 2020. Los miembros de este consejo luego de escuchar con atención los fines y características del proyecto editorial, entregaron su apoyo al estimar que tratándose de la celebración de un acontecimiento de alcance universal y estrechamente vinculado a Chile no había razón alguna para sustraerse de participar y aportar con un merecido homenaje académico desde miradas pluralistas, interdisciplinarias y transdisciplinarias.

Tras la aprobación del consejo y en conversación con el decano de la Facultad, de inmediato iniciamos gestiones y 'trazamos líneas' para elaborar una convocatoria y buscar el respaldo de una editorial al proyecto de conmemoración.

En el interés de atraer la atención y participación de otras facultades o departamentos de la Universidad, al homenaje que la Facultad de Humanidades estaba emprendiendo, tomamos contacto con el Departamento Disciplinario de Ciencias de la Documentación de la

Facultad de Ciencias Sociales y el Departamento Disciplinario de Arte y Diseño de la Facultad de Arte, los cuales rápidamente acogieron y agradecieron nuestra invitación.

Una vez preparado el texto de la convocatoria denominada "A 500 años del paso de Hernando de Magallanes por los mares australes" y agregados todos los aspectos formales y técnicos a los cuales deberían ajustarse todas las contribuciones académicas que desearan formar parte del volumen, se compartió el documento final con los directores de los departamentos de la Facultad de Humanidades, de manera de recibir opiniones y comentarios al respecto. Efectuadas algunas ligeras correcciones al texto, la convocatoria se distribuyó a todos los académicos de la Facultad y se alojó en la página web de LW Editorial que por esa misma fecha ya nos había expresado su interés en respaldar la iniciativa y por lo mismo procedimos a comunicar inmediatamente aquella decisión a nuestras autoridades.

Al poco tiempo de iniciada la difusión de la convocatoria del volumen de conmemoración y en conversación con algunos colegas de Historia y de Lenguas Extranjeras, nos pareció que era 'una muy buena idea' aprovechar la oportunidad para rendir un homenaje póstumo a dos ex académicos fallecidos de nuestra Facultad que, por 'coincidencia histórica' y por separado, en distintos momentos de sus vidas, habían publicado artículos directamente relacionados con la temática del proyecto de conmemoración. Los dos ex académicos de nuestra Facultad y en referencia, son el Dr. Luis Carreño Silva (Q.E.P.D.), del Departamento Disciplinario de Historia, y el M. A. Hamish Stewart Stokes (Q.E.P.D.) del Departamento Disciplinario de Lenguas Extranjeras.

Con el objeto de dar mayor realce al reconocimiento de la Facultad a estos dos colegas fallecidos, solicitamos a la profesora Gina Bellocchio Ibacache y a los profesores Ricardo Núñez Sauvageot y Antonio Rodríguez Canessa que nos pudieran colaborar con una semblanza de ambos ex académicos de manera de poder incluirlas antes de sus respectivos artículos. Agradecemos sinceramente a estos tres profesores su buena disposición y el delicado trabajo realizado.

Las mencionadas semblanzas junto con ayudar a recordar a estos dos ilustres académicos permiten introducir a la lectura de sus valiosos artículos que forman parte de la conmemoración que la Universidad a través de tres de sus facultades realiza por los 500 años del paso de Hernando de Magallanes por el estrecho y los mares australes.

El volumen se organiza en tres partes. En la primera, los decanos Alessandro Monteverde Sánchez y Felip Gascón i Martín, de las Facultades de Humanidades y de Ciencias Sociales, nos introducen con dos reflexiones orientadoras acerca del sentido y significados de la conmemoración: "A propósito de los 500 años del estrecho de Magallanes" y "Los intersticios imaginarios del sistema-mundo moderno", respectivamente.

La segunda parte consta del homenaje y la inclusión de los artículos de los ex académicos Hamish Stewart "Imágenes de Chile a través de los trabajos de dos geógrafos ingleses: Richard Hakluyt y Samuel Purchas" (1999) y el de Luis Carreño "Viaje de D. Pedro Sarmiento de Gamboa" (1947).

La tercera y última parte comprende doce contribuciones académicas en temáticas históricas, literarias, políticas, medioambientales, internacionales, educativas y artísticas, todas ellas recibidas dentro del plazo establecido por la convocatoria. Para facilitar la presentación y lectura de estos valiosos trabajos, han sido ordenados cronológicamente a fin de lograr una mirada temporal y de mayor armonía en los conceptos y perspectivas usadas por sus autores en los títulos como en el desarrollo de sus textos. Los conceptos de 'imágenes y percepciones' son las posiciones articuladoras desde donde los autores abordan sus interpretaciones de la época de Magallanes como igualmente en aquellas que se enmarcan en fechas posteriores y vinculantes al mencionado estrecho o accidente geográfico austral chileno, americano y de sus proyecciones hacia el continente antártico.

Las contribuciones se ordenan desde Consuelo León, "Hernando de Magallanes y los monstruos marinos del mar austral, 1520", del Centro de Estudios Hemisféricos y Polares; Guido Olivares, "Navegar hacia la Tierra Incógnita", de la Facultad de Arte de la Universidad de

Playa Ancha; Mario Molina, "Los fantasmas en la Patagonia: el paisaje en Reinaldo Lomboy y Gabriela Mistral", de la Universidad Católica Cardenal Silva Henríquez de Santiago; Mauricio Jara y Pablo Mancilla, "El primer poblamiento chileno en el estrecho de Magallanes: Imágenes desde la prensa de la época", de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Playa Ancha; Sergio Lausic, "Croatas-dálmatos, el estrecho de Magallanes y la construcción de un imaginario cultural", del Círculo de Estudio Histórico y Documental Dálmata-Americano de Punta Arenas; Karen Manzano, "Cinco siglos de comunicaciones. El estrecho de Magallanes: Imágenes, percepciones y geopolítica", del Instituto de Historia, Universidad San Sebastián; Nelson Llanos, "El estrecho de Magallanes: Imágenes, implicancias y perspectivas durante la crisis del canal Beagle", de la Facultad de Humanidades, Universidad de Playa Ancha; Mauricio Burgos, "Percepciones de la diplomacia parlamentaria de Chile respecto de la gobernanza Antártica y Subantártica desde un enfoque polemológico", de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso; Miguel Salazar, "Magallanes: Imaginario histórico y percepciones políticas de una protoglobalización", del Centre d'Études et Recherches Internationales (CERI), Institut d'Études Politiques de Paris, Francia; Manuel Contreras-López y Cristián Larraguibel, "El cambio climático antropogénico en el estrecho de Magallanes: Evidencia instrumental, exposición e imaginario", de la Escuela de Ingeniería Civil Oceánica, Universidad de Valparaíso y del Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y; Nadia Farías, "Analizando las percepciones del estrecho de Magallanes en dos textos escolares a la luz de la Reforma Educacional en curso", del Liceo Darío Salas de Santiago y Facultad de Humanidades, Universidad de Playa Ancha.

Por su parte, expresamos nuestra gratitud a Rubén Schmitt Jarpa, estudiante de la carrera de Diseño Gráfico de la Facultad de Arte de la Universidad de Playa Ancha por haberse interesado en preparar y enviar un trabajo gráfico-artístico titulado "Un nuevo mundo. Un nuevo camino" que, por su calidad conceptual y visual, reúne fielmente el espíritu del homenaje y justificadamente merece ser incluido en la portada del presente volumen conmemorativo.

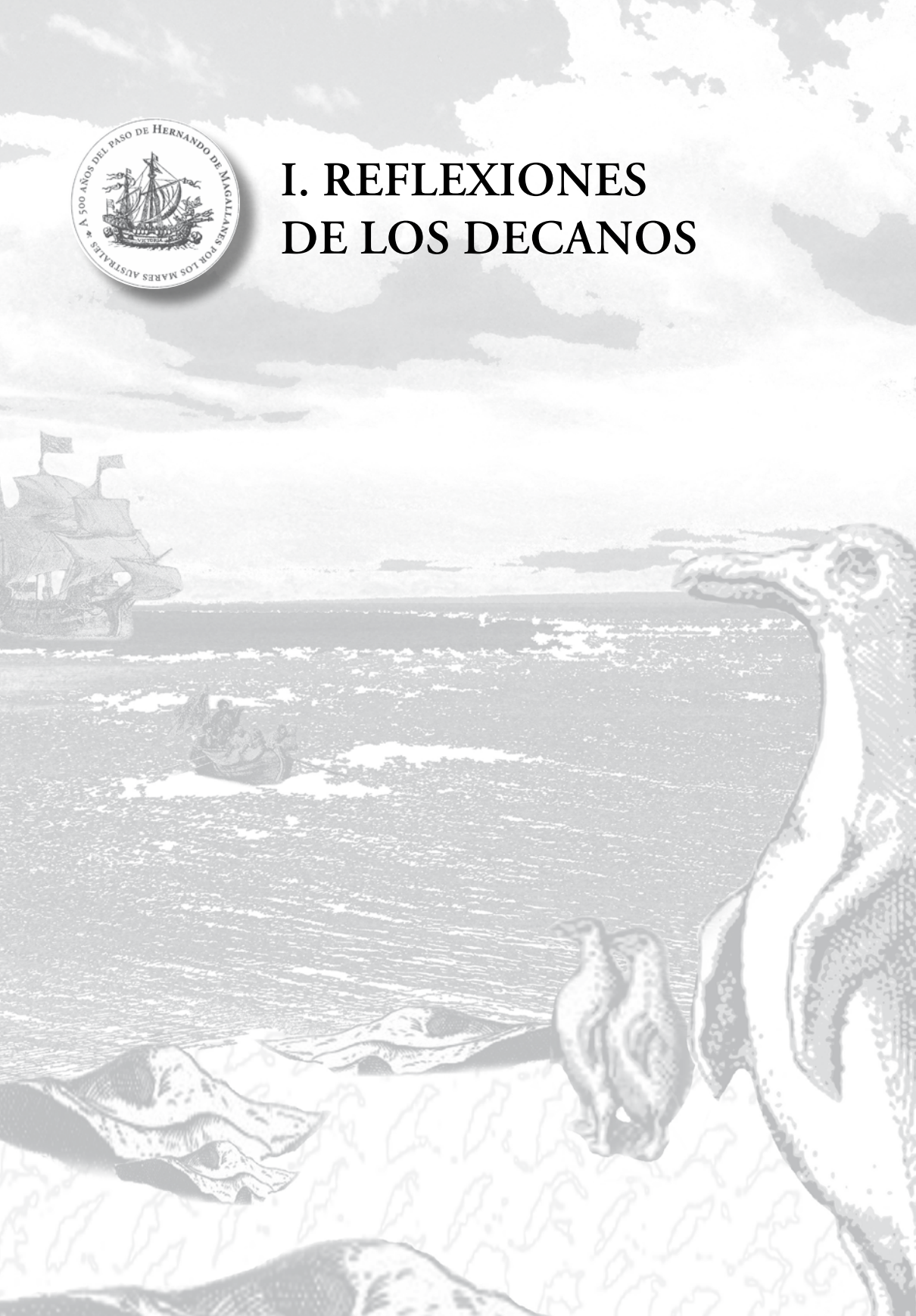
También, reciban nuestros mayores agradecimientos a quienes trabajaron desinteresadamente en hacer posible esta obra alusiva a los 500 años de Magallanes y a todos quienes participaron en la revisión y valoración académica de los manuscritos. Estamos seguros que sin esa ayuda y la de la propia LW editorial, este proyecto no hubiera pasado de ser más que una buena, pero inconclusa idea.

El que hace pocos días –septiembre 2021– en el Castillo de Santiago, ubicado en Sanlúcar de Barrameda, provincia de Cádiz, Andalucía, la fundación española Puerta de América de Sanlúcar entregara el premio Capitán de Galeones al expresidente de la CPC y del Consejo Regional de Magallanes, A. Kusanovic y un reconocimiento a las instituciones hispanas, por su aporte en la conmemoración del V Centenario de la primera circunnavegación del globo y, simbólicamente, al pueblo de Chile por 'levantar en su honor, un reloj solar en San Gregorio, el primer lugar del territorio nacional que pisó la expedición de Magallanes' en 1520, estamos seguros que el volumen convocado por tres Facultades de la Universidad de Playa Ancha, titulado "El Estrecho de Magallanes. Imágenes y percepciones de cinco siglos", habrá de ser considerado y ocupar un lugar destacado dentro de los aportes realizados por las universidades chilenas al homenaje rendido a Magallanes el 2020.

Mauricio Jara Fernández
editor

Valparaíso, septiembre 2021

I. REFLEXIONES DE LOS DECANOS



A PROPÓSITO DE LOS 500 AÑOS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Alessandro Monteverde Sánchez
Decano Facultad de Humanidades
Universidad de Playa Ancha

Apoyar y participar de un proyecto de conmemoración académico sobre un acontecimiento histórico de alcance universal como fue el hallazgo o descubrimiento del Estrecho por Hernando de Magallanes en 1520, es una inmejorable oportunidad para que nuestra Facultad y Universidad realice y aporte con su principal actividad como es la reflexión de excelencia y sin límites sobre este u otras cuestiones fundamentales provenientes del pasado, presentes en la actualidad y de emergencia en los años venideros.

Al alero de esta posición es que la Facultad de Humanidades se nutre todos los días de nuevas propuestas y resultados, las que, al ser desplegadas en libertad y responsabilidad académica por sus integrantes, favorecen el crecimiento transdisciplinario en la Universidad y la consiguiente generación de nuevas interpretaciones y conocimientos científicos vitales para el desarrollo de la sociedad.

El proyecto de edición de un volumen alusivo a los 500 años del estrecho de Magallanes se inserta en esta línea de fomento y trabajo permanente de la Facultad. Al respaldo inicial entregado, hoy con plena satisfacción nos

permitimos agradecer a todos quienes acogieron la convocatoria durante el 2020 y han contribuido con una reflexión sobre aquella famosa gesta liderada por aquel gentil lusitano al servicio del monarca español en los comienzos del siglo XVI.

Hernando de Magallanes al igual que muchos otros audaces y atrevidos navegantes de comienzos de la conquista española en tierras indianas o americanas, sabía o entendía que encabezar una expedición como la que dirigió en busca de un ansiado paso entre ambos mares océanos implicaba más riesgos y peligros que seguridades y certezas. Una expedición que desde el mismísimo zarpe quizo creer y preconizar que podría llegar a ser una empresa señera en su época y cuyo principal obstáculo era navegar por rutas desconocidas y misteriosas y, estar permanentemente expuestos a la desaparición bajo la temible acción de vientos traicioneros y tormentosos y truncar el éxito y la venturosa fortuna anhelada.

Uno de los más reconocidos méritos de Hernando de Magallanes fue su permanente empeño en cumplir con el proyecto comprometido con el rey español y el que sus acompañantes no dejaran de sentirse respaldados y protegidos. Una expedición de descubrimiento y conquista que, a pesar de las deserciones sufridas y las comprensibles vacilaciones de muchos de sus integrantes, debía seguir siendo una comunidad involucrada con un derrotero y fines estables como eran descubrir o hallar un paso, tratar de acceder a las Indias Orientales y las islas de la especiería, navegar por nuevos mares e investigar y registrar sobre las tierras y comunidades avistadas y, por cierto, el que cada uno de sus miembros pudieran regresar junto a sus familiares y pueblos de origen.

Magallanes como parte de una de las denominadas 'épocas heroicas' sentía una fuerte atracción por todo lo desconocido y estaba profundamente persuadido en que podía aportar a develar aquello que se buscaba para el mejor provecho de toda la humanidad. La crónica histórica legada por Antonio Pigaffetta no hace más que darnos cuenta de este marcado espíritu del Almirante, así como de la trascendente empresa descubridora iniciada por él y que permitió cerrar el ciclo colombino de 1492

y concluir en la notable primera vuelta de circunnavegación de la tierra bajo el pabellón hispano.

Sean mis últimas palabras para celebrar desde Valparaíso el haber participado de esta conmemoración y contribuir con este modesto, pero significativo homenaje a quien con su nombre inmortalizó aquel apreciado estrecho que unió el mar del norte con el mar del sur y que hoy es parte de nuestro hermoso territorio austral.

LOS INTERSTICIOS IMAGINARIOS DEL SISTEMA-MUNDO MODERNO

Felip Gascón i Martín
Decano Facultad de Ciencias Sociales
Universidad de Playa Ancha

Se podría pensar que con la primera circunnavegación al globo, culminada por Hernando de Magallanes en 1522, se abre la última frontera transoceánica, superando con ello las cosmovisiones y cartografías míticas del caos, propias del imaginario medieval. Un hito histórico que logra instalar a la geografía como la ciencia política de la Modernidad por excelencia, desde su posición hegemónica eurocentrada, como lo evidencia la más duradera de las proyecciones cartográficas, la de Geradus Mercator (1569), que después de casi cinco siglos continúa resistiéndose a las certezas y precisiones científicas de representación del globo terráqueo, y de la semiosis visual con que ubicamos la propia mirada a "nuestro mundo". Representación como borradura, incluso, de aquella longeva metáfora del filósofo Alfred Korzybski al sentenciar que "el mapa no es el territorio", y que desde una perspectiva crítica sobre los procesos de aculturación implicados viene a reforzar la expresión italiana "traduttore, traditore".

El "descubrimiento" de este intersticio austral, supuso para las redes de expansión de los imperios coloniales, un puente de "encuentro" de dos mundos hasta enton-

ces incomunicados, oriente y occidente, a través de una frontera de agua que redefinirá a partir de entonces el mito del "fin del mundo" y el lugar del caos, como así lo denotan las denominaciones topográficas del seno Última Esperanza y el golfo de Penas, lugares recónditos cuya navegación era dominada desde más de 6.000 años atrás por el pueblo nómade de los canoeros kawésqar.

En efecto, desde nuestra perspectiva de la ecología política de la comunicación (Gascón, 2002) se puede afirmar que el mito del *finis terrae,* como filosofía abisal de occidente, se resquebraja y torna porosas las otrora narrativas oscurantistas frente a la expansión de las redes de comunicación y del universo cognitivo que supone la apertura de la navegación a través del estrecho, por parte de las flotas imperiales hispana y británica. Aunque esta interdependencia entre exploración oceánica y conocimiento, sin lugar a dudas, no contribuyera a rediseñar las cartografías culturales en las nuevas narrativas del sistema-mundo, desde los tránsitos e intercambios ampliados que, hipotéticamente, se abrían en la construcción de una nueva ecología de saberes, siempre subyugada a la hegemonía cognitiva de los *cronistas de indias* como *traductores* del "encubrimiento" del mundo de la otredad (Dussel, 1992), en procura de una empresa mucho mayor que la del éxito de la circunnavegación: la constitución de la subjetividad moderna.

Por dicha razón, este hito histórico de apertura interoceánica comporta varias consecuencias, considerando no solo sus dimensiones geopolíticas, que contribuyeron a reafirmar la tesis esférica del globo terráqueo y las estrategias militar-imperialistas en el dominio de las rutas marítimas. Este "evento-mundo" (Giucci, 2014, *apud* Pérez, 2020) reviste particulares dimensiones andro-etnocéntricas, pues la expansión de las redes de comunicación involucra, a la vez, una posición epistémica en la filosofía y las ciencias occidentales, como referentes del universalismo, objetividad y neutralidad en las narrativas de la modernidad colonial y la expansión del capitalismo extractivista patriarcal (Grosfoguel, 2006). La expansión del universo cognitivo hacia una nueva conciencia planetaria, a partir de una zona de contacto de espacios y tiempos desconectados hasta entonces, por fronteras infranqueables de la geografía y la historia,

se torna crucial para el tránsito comercial de especies y, en general, para la intensificación del flujo e intercambio de bienes materiales y simbólicos, abriendo paso a una nueva cosmovisión del pensamiento europeo, la universalización del proyecto moderno, la anulación del otro como sujeto histórico (el *Nuevo Mundo* sin historia anterior), su sumisión al orden transcultural y la justificación de los etnocidios bajo el imperativo mesiánico sacrificial como mito de redención civilizatoria de la otredad. En cuyo centro se ubica como motor hermenéutico la nueva concepción espacio-temporal que, tensionada frente a la encrucijada de una caótica apertura hacia la multiplicidad de historias, impone el relato colonial hispano como pieza fundamental de su dominio hegemónico, articulando así el orden de conexión universalista de su saber-poder.

Esta conciencia universalista del sistema-mundo moderno como pliegue histórico, podría abordarse desde las correlaciones entre diversas teorías, como la de las fronteras, los conflictos culturales o la necropolítica, justificada esta última como retrospectiva ante los catastróficos efectos de la pandemia global que padecemos; lo que sin duda pueden haber desarrollado otros autores y autoras en este mismo volumen. En nuestro caso, preferimos convocar a los abordajes aún inexplorados desde la *exo-memoria* y la *epistemografía,* que vienen desarrollándose en el campo de la comunicología y la documentología como perspectivas transculturales necesarias en procura de una ética de la memoria social registrada (García Gutiérrez, 2004), donde el significado mismo de la frontera pueda reinterpretarse desde su espacio-tiempo periférico y no desde el agenciamiento de su centro colonial.

Las narrativas todavía opacadas de la transmodernidad constituyen, en ese sentido, la última frontera para un reconocimiento ético, político y gnoseológico de los epistemicidios civilizatorios, los que después de cinco siglos persisten resistiéndose en los intersticios del imaginario colectivo al rediseño de las cartografías interculturales de la humanidad y la historia plural de nuestra Abya Yala.

Referencias bibliográficas

Dussel, E. (1992). *1492. El encubrimiento del otro. Hacia el origen del mito de la modernidad.* Madrid: Nueva Utopía.

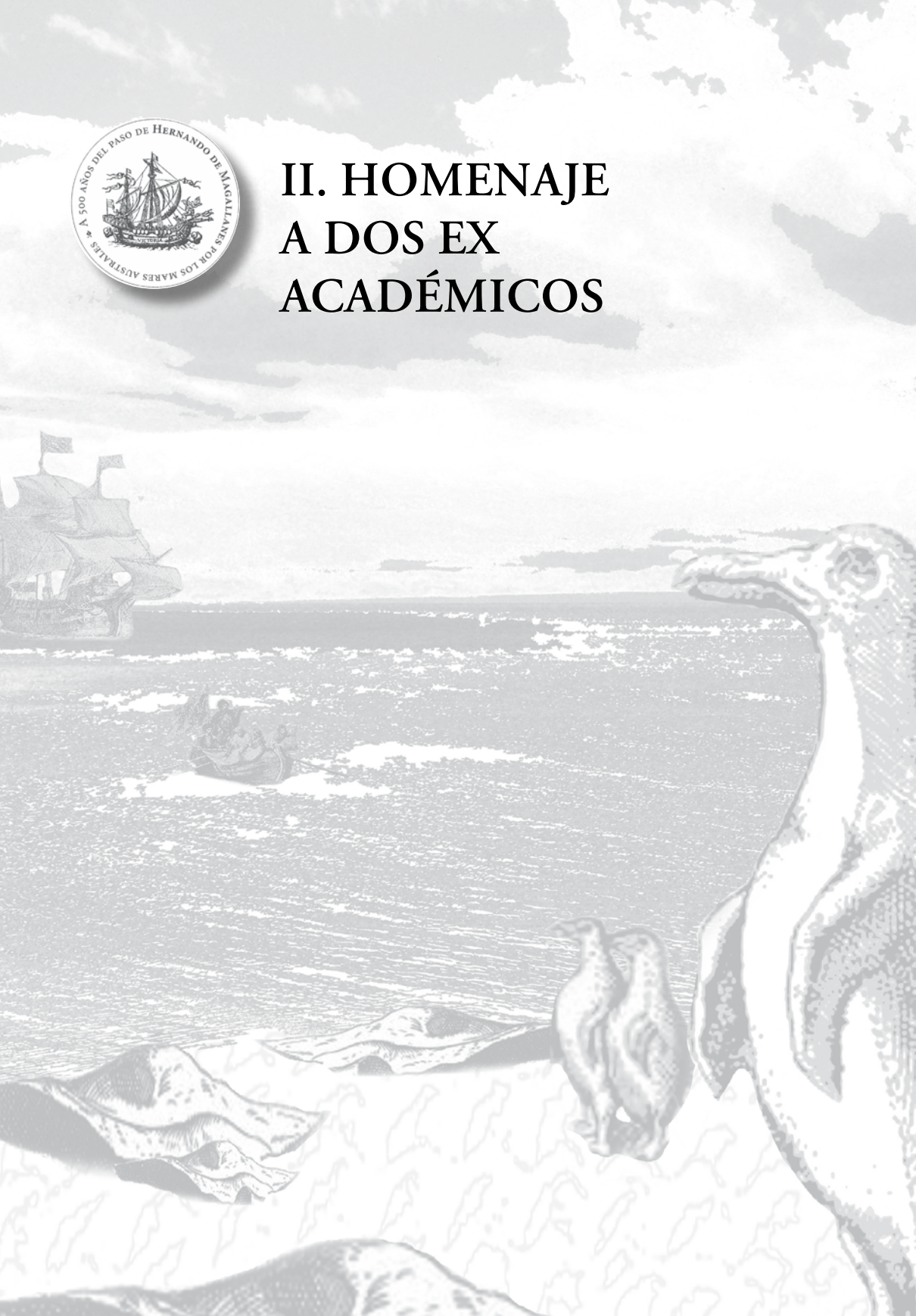
García Gutiérrez, A. (2004). Exomemoria y cultura de frontera: hacia una ética transcultural de la mediación. *Redes.com*, 1, 29-37. http://hdl.handle.net/11441/17277

Gascón, F. (2002). *Transformaciones sociales, redes y políticas de comunicación en Chile, 1967-2001: elementos para una ecología política de las comunicaciones.* Bellaterra: Universitat Autónoma de Barcelona. Tesis doctoral. http://hdl.handle.net/10803/4174.

Grosfoguel, R. (2006). World-System Analysis in the Context of Transmodernity, Border Thinking and Global Coloniality. *Review (Fernand Braudel Center)*, 29 (2), 167-188.

Pérez, E. (2020). Versiones del Estrecho de Magallanes. El paso interoceánico desde la primera circunnavegación del mundo hasta la conquista del reino de Chile (1520-1552). *Magallania 48*(especial), 29-44. https://dx.doi.org/10.4067/S0718-22442020000300029

II. HOMENAJE A DOS EX ACADÉMICOS



HAMISH IAN STEWART STOKES (1950-2015)

Gina Bellocchio Ibacache
Ricardo Núñez Sauvageot

Jaime Juan (Hamish Ian) Stewart Stokes was a historian, a professor, a researcher and a writer.

His legal names were Jaime Juan but at some point in his life he decided to change them for the equivalent Irish names Hamish Ian, since then he was introduced to people and he was known by everybody as Hamish.

Hamish was born on December 10th, 1950 in Montreal, Canada.

He was a nice, tall, redheaded man, with a very likable personality, and spontaneous sense of humour, which made people love him and respect him.

He spent most of his childhood in Chile and studied at "The MacKay School" in Reñaca, Viña del Mar - Chile.

Due to his father's work, Hamish lived in at least four countries: Canada, England, Thailand and Mexico and he had to travel a lot. So, he could be considered like a citizen of the world.

In 1968, he studied at Carlton University and at the age of 22, he received a Bachelor of Arts with Honours in History.

In 1974 he joined the London School of Economics and Political Science and in 1975, at the age of 24, he obtained a Master of Arts in International History, International Relations and National Security Studies.

As a writer Hamish Stewart was very prolific and he wrote several articles which were published in important academic journals, among which we can mention:

- "El acuerdo de libre comercio entre Estados Unidos y Canadá: algunas lecciones, 1993.

- "Imágenes de Chile a través de los trabajos de dos geógrafos ingleses, 1998.

- "Bartholomew Sharp & Basil Ringrose, bucaneros y geógrafos, 1999.

- "La novela espionaje como género literario", 2001.

- "The tragedy of great power politics", 2001.

- "Negociando con los Estados Unidos: La experiencia canadiense de la segunda mitad del siglo pasado", 2004.

- "Alberto Blest Gana y el rey de la Araucanía y Patagonia", 2005.

- "Alberto Blest Gana in Paris", 2013.

As a historian and a researcher, Hamish grew up fascinated by the sea and particularly by the south of Chile.

In that area, in the year 2000, he wrote a book called "Del mar del Norte al mar del Sur: Navegantes británicos y holandeses en el pacífico Suroriental, 1570-1807 and other articles:

- "Cartografía Magallánica", 1999.

- "Los británicos en el Estrecho de Magallanes: 1550-1808", 2000.

- "Navegantes franceses en Chile 1500-1800", 2002.

Finally, as an academic, he worked in different universities in the country, such as Concepción University, from 1983 to 1993 and Andrés Bello University, from 2005 to 2015.

Nevertheless his most important work was at Playa Ancha University, serving as a professor for twenty two years, where he taught courses on British Culture and English Literature.

Hamish Stewart died at the age of 65 on December 30th, 2015 at his home in El Belloto Norte, located in the región de Valparaíso - Chile.

IMÁGENES DE CHILE A TRAVÉS DE LOS TRABAJOS DE DOS GEÓGRAFOS INGLESES: RICHARD HAKLUYT Y SAMUEL PURCHAS[1]

Hamish Stewart Stokes (†)

El final del siglo XVI vio repentino y maduro resurgimiento de la literatura de viajes en Inglaterra, como un género literario consciente. A finales del siglo XIX, Eca de Queiroz escribió desde Inglaterra a sus lectores en Río de Janeiro que "el apetito inglés por los libros de viajes es también considerable, y apenas sorprendente en una raza vagabunda y expansionista… Hoy día se emprende el viaje puramente para escribir el libro"[2]. En la época isabelina, por contraste, los libros españoles y portugueses sobre el Nuevo Mundo fueron traducidos a fin de estimular el viaje. Richard Hakluyt y Samuel Purchas fueron los dos ingleses principalmente responsables de esto.

No solamente Inglaterra, sino Occidente entero, había compartido la expansión de Europa que comenzó con

---

1 Publicado en: *Revista Notas Históricas y Geográficas* nº 9-10 (Universidad de Playa Ancha, 1998-1999), pp. 183-194. Este trabajo está en coautoría con el profesor Claudio Cabello Pizarro.

2 Colin Steele, *English interpreters of the Iberian New World from Purchas to Steven* (London: The Dolphin Book Co., 1975), p. 9.

las Cruzadas, y muchos puntos de referencia de la literatura de viajes habían documentado algunas fases de la expansión. No importa si fuera como narración de viaje o como descripción geográfica, entregando los resultados de viajes, los registros de los descubrimientos medievales por europeos fueron generalmente conocidos en Inglaterra. Con el aumento de la velocidad de los viajes en la edad de los últimos descubrimientos europeos de Asia y América, la navegación de interés público llegó a requerir de un registro formal. Los viajes de los descubiertos ibéricos fueron oficializados y las bitácoras e itinerarios se hicieron obligatorios. Aunque no fueron publicados en el momento, formaron el fundamento de las historias oficiales de Pedro Mártir de Anglería, Oviedo, Barros y Herrera y aparecieron finalmente bajo sus propios nombres en el siglo XIX. Fue mérito del funcionario veneciano Giovanno Battista Ramusio, que vio la necesidad de recolectar y publicar en su *Navigationi et Viaggi* (1550-1559), los archivos de los viajes de los últimos siglos. Sus propósitos fueron, al mismo tiempo, poner al día la geografía clásica y también rendir tributo a los descubrimientos, los cuales llamó los más grandes logros de su tiempo. Fue doble distinción de su discípulo Richard Hakluyt, que no sólo coleccionó y publicó informes semejantes de los viajes de sus compatriotas en su *Principal Navigations* (1589) y Principal Navigations (1600). También insistió en la importancia de los documentos primarios de los viajes, hasta los simples itinerarios y las bitácoras. Ramusio publicaba los informes de viajes significativos. Hakluyt apuntaba a publicar todos los reportes de viajes actuales hechos por extranjeros que los suplieron.[3]

Antes de 1583 la carrera de Hakluyt había sido, por lo menos superficialmente, poco excitante. Alumno de Christ College de Oxford entre 1570-1577, graduado de Magister en 1577, fue miembro superior del College entre 1577-1583, siendo ordenado diácono y sacerdote en 1580. En septiembre de 1583, fue nombrado por Sir Francis Walsingham, secretario privado de la Reina Isabel y jefe de su Servicio Secreto, capellán de la embajada inglesa en París. Mientras estaba en Francia, Haklu-

---

[3] George Parks, "Tudor travel literature: A Brief History". En: D. B. Quinn (Ed.). *The Hakluyt Handbook* Vol. 1 (London: Hakluyt Society, 1974), p. 98.

yt estuvo en contacto estrecho con la red de agentes que Walsingham mantenía allí y en España, y estuvo activamente ocupado recolectando información tanto sobre los viajes de exploración de los franceses como de los ibéricos.

No solamente el círculo de amigos de Hakluyt en Oxford lo proveía de contactos, sino que, como hijo de un miembro del Gremio de los Peleteros, tuvo acceso al ambiente comercial londinense. El gremio había subsidiado sus estudios de licenciatura iniciales, igual que hizo el Gremio de los Textiles durante sus estudios de postgrado. Estas corporaciones influenciaron su visión económica y también le dieron acceso a los archivos de las compañías involucradas en actividades en el extranjero, los grupos que comerciaban con Venecia, el Levante, y sobre todo, la Compañía Moscovita, cuyos archivos usó y fue responsable de preservar. Como miembro de una familia de hidalgos de Herefordshire, tuvo acceso a la elite social del país y de la Corte, lo cual le permitía entrar en los archivos y establecer contactos personales.

Más significativamente para su carrera, después estuvo regularmente en contacto con su primo mayor, Richard Hakluyt, un abogado prominente, quien combinó sus actividades legales con el papel de consultor mercantil para comerciantes de Londres interesados en perspectivas de mercados nuevos o fuentes de materias primas o productos manufacturados. La mayor responsabilidad de Hakluyt fue despertar en el joven Richard, en algún momento antes de 1570, el interés en la geografía, específicamente en aquella de esas partes del mundo que recién estaban abriéndose lentamente ante los ojos ingleses. Más tarde describió cómo su primo le había mostrado "ciertos libros de cosmografía" y "un mapa universal" y cómo había reforzado sus enseñanzas con citas de las sagradas escrituras, "que tuvo en mí una impresión tan profunda, que resolví constantemente, que si alguna vez tuve éxito en la Universidad… que yo con la asistencia de Dios estudiaría estos conocimientos y tipos de literatura"[4].

---

[4] G. R. Crone, "Richard Hakluyt, the geographer". En: D. B. Quinn (Ed.). *The Hakluyt Handbook* Vol. 1 (London: Hakluyt Society, 1974), p. 8.

También fue responsable de presentar al hombre más joven en los círculos que planeaban las empresas inglesas en el mundo más allá de Europa, a fines de la década de 1570 y comienzos de la siguiente. En 1578, el mayor de los Hakluyt se dedicó a asistir a Sir Humphrey Gilbert en la planificación de una colonia inglesa en Norteamérica, área apenas tocada por los ingleses, a parte de la flota pesquera de Newfoundland. Esto introdujo al joven Hakluyt en lo que se convertiría en su mayor preocupación, la cual duraría toda su vida: ayudar en la planificación y publicidad de colonias del tipo especificado en la Cédula Real de Gilbert de 1578 y sus sucesores, sobre todo Sir Walter Raleigh, que finalmente culminaría en el próximo siglo en la exitosa fundación de Jamestown en Virginia.[5]

En 1589, un año después de la derrota de la Armada Invencible, Hakluyt publicó su primera colección de narraciones de viajes ingleses. Dieciséis relatos de viajes recientes fueron publicados antes de 1589. En el *Principal Navigations*, Hakluyt había coleccionado sesenta y cuatro relatos, solamente siete de los cuales habían sido publicados antes, incluyendo la primera información detallada de las dos circunnavegaciones ingleses: la de Drake y la de Cavendish, que directamente involucraban a Chile. Los *Principal Navigations* (1600) contenían en sus tres volúmenes alrededor de ciento diez narraciones inglesas, además de un número de trabajos extranjeros. Añadía para los ingleses principalmente las expediciones navales de la guerra con España, los viajes cuasi-navales a América y aún más lejos, los descubrimientos reimpresos de Raleigh en Guyana, y los primeros viajes ingleses al Asia. Después de 1600, Hakluyt continuó recolectando material para una edición más. Sin embargo, ésta no apareció antes de su muerte, el 23 de noviembre de 1616, y el material que obtuvo fue eventualmente empleado por su sucesor, autodesignado, el reverendo Samuel Purchas (1577-1626).

Un estudio de ambos libros de Purchas, *Purchas his pilgrimage*, que apareció en 1613, 1614, 1617, y 1626, y su colección de cuatro volúmenes

---

5 Andrews Kenneth, *Trade plunder and settlement* (London: CUP, 1984), pp. 202-205.

de viajes *Purchas his pilgrims*, de 1625, son esenciales para obtener un retrato de la actividad recolectora de Hakluyt después de 1600. El resultado puede verse más claramente en los *Pilgrims* que contienen no menos de ciento veintiún tópicos, que son directamente atribuibles a Hakluyt. En conjunto aproximadamente el 40% del material de Purchas provino de Hakluyt.[6]

Purchas fue un hombre que se hizo a sí mismo, y merece reconocimiento por la enorme cantidad de trabajo al recolectar, editar, y corregir las pruebas que había en sus grandes libros. Él no tuvo ninguno de los contactos que habían suavizado el camino a Hakluyt. A diferencias de Hakluyt, él era un coleccionista estático de materiales de otros países. Admitía que nunca había viajado más de doscientas millas lejos de su casa en toda su vida.[7] En 1602 fue nombrado coadjutor de Purleigh y después en 1604 vicario de Eastwood en Essex. Desde allí publicó su primer libro en 1613. Este trabajo se hizo para "traer la religión desde el paraíso al Arca, y desde allí seguirla alrededor del mundo, (para su ventura) observar al mundo entero…"[8]. Por ello fue una especie de gaceta religiosa mundial, cubriendo Asia, África y América. La publicación trajo fama y éxito a Purchas, especialmente debido a su orientación religiosa en un mercado de libros dominado por trabajos teológicos. La promoción eclesiástica no se hizo esperar. En 1614 se convirtió en capellán del arzobispo de Canterbury y en el mismo año fue nombrado rector de una importante parroquia en Londres.

Purchas y Hakluyt se encontraron en algún momento de 1613. Hakluyt probablemente vio en Purchas el vigor y la energía que él ya no poseía para trabajar el material que había recolectado. Purchas debe haberse regocijado al obtener acceso al vasto almacenamiento de manuscritos de Hakluyt. La fusión del material de Hakluyt es la principal razón para el

---

6 Colin Steele, "From Hakluyt to Purchas". En: D. B. Quinn (Ed.). *The Hakluyt Handbook* Vol. 1 (London: Hakluyt Society, 1974), pp. 84-96

7 Samuel Purchas, *Purchas his Pilgrimage* (1625).

8 H. C. Porter, "Purchas as theological geographer". En: L. E. Pennington (Ed.). *The Purchas Handbook* Vol. 1 (London: Hakluyt Society, 1974), p. 188.

incremento en tamaño de la segunda edición del *Pilgrimage*, que creció de setecientos autores en 1613 a más de mil en 1614, y a una creciente concentración de los elementos geográficos y descriptivos. *Purchas his pilgrims*, cuando apareció en 1625, presentaba en un formato agradando el material que había aparecido en la publicación previa, como también material adicional coleccionado por Hakluyt hasta el año de su muerte, junto con considerable material nuevo aportado por Purchas.

La imagen y reputación histórica de Purchas ha sufrido a causa de una constante comparación con Hakluyt. Ha sido criticado por recortar mucho su material y por su rígida organización, la que caracterizaba la edición y publicación contemporánea. Al contrario, los logros de Hakluyt han logrado sobreponerse a los siglos. Sin embargo, los trabajos de ambos establecieron un nivel que no fue sobrepasado hasta los tiempos modernos. Revelaron, por primera vez, la verdadera naturaleza del mundo de ultramar al lector inglés y aseguraron que la literatura de viajes y exploraciones llegó a establecerse en Inglaterra libre de los mitos del pasado y de la simplicidad de los compendios.

Aunque la mayor parte del material que ellos publicaron tiene que ver con África, Asia y especialmente Norteamérica y el Caribe, ninguno ignoró a Sudamérica y más específicamente la costa del Pacífico de ese continente. Al contrario, se enfrentaron con las dificultades involucradas en adquirir tal material debido a lo remoto de esas regiones geográficas, lo que limitó la cantidad de información entonces producida. Esto se complicó aún más debido a la política de seguridad española que prohibía la publicación de información.

En efecto, el primer memorándum de Hakluyt que sobrevive: *A Discourse of the Commoditie of the taking of the Strait of Magellan*[9] (*Una discusión sobre lo recomendable de tomar el Estrecho de Magallanes*), sugiere a Inglaterra tomar medidas inmediatas para ocupar y fortificar el Estrecho de Magallanes con una fuerza combinada de cimarrones de Panamá y hombres y mujeres extraídos desde las prisiones ingleses:

---

[9] D. B. Quinn & Alison Quinn (Ed.), *Discourse of western planting* (London: Hakluyt Society, 1993), pp. 151-159.

> "Ya que los cimarrones, un pueblo que detesta a la dominación altanera de los españoles, serán fácilmente transportados por Drake o por otros de nuestra nación a los Estrechos e allí pueden ser establecidos en sus cientos o miles… Y con algunos buenos capitanes ingleses al mando y manteniendo en las bahías del Estrecho una buena Armada no hay duda de que lograremos someter a Inglaterra todas las minas de oro del Perú y toda la costa del Mar del Sur no fortificada… A estos cimarrones podemos añadir ingleses e inglesas condenados en las cuales se puede encontrar esperanzas de enmienda… Y con política podríamos disfrutar de los mismos beneficios que los españoles tienen ahora y durante muchos años… Pero, aunque no disfrutemos de ello durante mucho tiempo ya que los ingleses allá podrían querer gobernarse a sí mismos, sería mejor que fuera así de que los españoles usando el tesoro de ese país continuaron torturando a todos los países de Europa con guerras y prácticas como lo han hecho hasta ahora"[10].

Se escribió esto en 1580 tras recibirse la noticia de la muerte del rey Enrique de Portugal, la que abrió nuevas perspectivas en el Atlántico Sur a los ingleses, al igual que nuevos peligros dados por la unión de la Corona portuguesa con la española. Este documento debe haber sido el medio por el cual Hakluyt atrajo la atención de Walsingham. Estaba aparentemente basado en los contactos que él había hecho con la tripulación del *Elizabeth* de John Winter, que había regresado desde el Estrecho de Magallanes en junio de 1579, después de separarse de Drake. Él nombró en particular a Thomas Griggs, el sobrecargo. Éste es el primer ejemplo de lo que vendría a ser su técnica normal de recolectar información directamente de los participantes en los viajes de ultramar.

En este documento dejó establecido lo que sería constante en todos sus trabajos:

> "El Estrecho de Magallanes es la puerta y entrada en el tesoro de las Indias Orientales y Occidentales. Quien quiera que se enseñoree en este Estrecho puede considerarse Señor también de las

---

[10] Quinn & Quinn (1993), pp. 153-154.

> Indias Occidentales. La Armada más grande del mundo puede encontrar refugio en el Estrecho en todos los tiempos y en todas las temporadas del año. Toda el área de las Américas que bordes el Mar del Sur está sin fortificaciones y armamentos, y de buques de guerra, de la cual viene lo anterior".

Describió al Estrecho con mucho optimismo:

> "… Tiene una gran cantidad de madera en ambos lados. Tiene agua fresca en las islas que nuestros hombres encontraron cuando estuvieron allí. Si no tiene agua fresca tenemos una maquina con la cual podemos hacer grandes cantidades de agua salada. Las tierras bordeando el Estrecho tienen venado y otras vituallas, como los regalos de carne cruda que los salvajes ofrecieron a nuestros hombres. El Estrecho también tiene ballenas… Estas islas suministraran grandes cantidades de cereales si son sembrados"[11].

Aun el posterior fracaso de la expedición a gran escala de los españoles para colonizar y asegurar el Estrecho, detalles de los cuales Hakluyt publicó, después de obtenerlos de Pedro Sarmiento de Gamboa, cuando él fue prisionero de Sir Walter Raleigh en Inglaterra, no logró desanimarlo. Más bien él prefería creer que Dios era enemigo de los españoles y que sus intentos de bloquear el Estrecho habían fracasado porque no era voluntad de Dios que lo tuvieran.[12]

En las ediciones de 1589 y 1600 de las *Principal Navigations* Hakluyt provee todo lo poco que se conoce acerca de los viajes ingleses a Brasil en el reinado de Enrique VIII. En 1600 mejoró el material de 1589 y agregó un pequeño pero importante ítem de información sobre el viaje de Sebastián Cabot al Río de la Plata. No fue capaz de obtener acceso a los documentos del proyecto de Grenville a los Mares del Sur, altamente secretos en ese tiempo, y que solamente salieron a la luz en el presente siglo. Es por eso que sus registros de los viajes contemporáneos de los

---

11 Quinn & Quinn (1993), p. 152.

12 Richard Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages and Discoveries on the English Nation* (London: J. M. Dent & Sons., 1934), p. 214.

ingleses a las costas sureñas de Sudamérica empiezan con la circunnavegación de Drake. Habiendo aceptado bajo presión no publicar un relato de este viaje, evidentemente recibió permiso para hacerlo después de que la edición de 1589 estuvo completa. La narrativa incluida en la mayoría de los libros fue probablemente escrita por él mismo, y empleó material de tres fuentes originales, todas las cuales habían sido ampliamente editadas. La censura es evidente, especialmente en lo que se refiere al juicio y ejecución del capitán Doughty por Drake. La edición de 1600 de este texto fue retenida con solamente algunas alteraciones menores. Esta edición también contiene el relato de Edward Cliffe de su viaje invernal a través del Estrecho de Magallanes y el retorno por la misma ruta, que Hakluyt presentó como prueba de que las aseveraciones españolas en cuanto a expresar que el Estrecho era innavegable, eran falsas. También estaba presente el "relato" de Nuno da Silva de su captura y cautiverio por Drake dado a las autoridades españolas en México poco después de haber sido dejado en libertad.[13] No se dan explicaciones de cómo fueron obtenidos estos documentos, pero al compararlos con los originales se puede ver que Hakluyt cometió una serie de pequeñas omisiones y probablemente no tuvo acceso a las notas complementarias agregadas a la copia de Sevilla. La última edición también contiene varios relatos de la tercera circunnavegación al mundo de Thomas Cavendish, incluyendo un documento que proporciona instrucciones de navegación de los lugares que Cavendish había visitado, incluyendo numerosos lugares en Chile.[14]

Es de interés el hecho de que el patriotismo de Hakluyt nunca lo llevó a cubrir las fallas inglesas. Los éxitos de Drake y Cavendish en el Pacífico fueron complementados por documentos que relatan viajes que terminaron en fracasos. Él publicó las instrucciones oficiales dadas a Edward Fenton para su expedición de 1582, en la que se trató de seguir la ruta establecida por Drake a través del Estrecho de Magallanes hacia el oriente, y que nunca logró arreglárselas para salir del Atlántico Sur. Esto está complementado por el relato del entonces vicealmirante de Fenton,

---

13 Hakluyt (1934), pp. 75-87.

14 Hakluyt (1934), pp. 255-282.

Luke Ward.[15] Otro fue titulado "El viaje organizado por el honorable Conde de Cumberland, en el año 1586, planificado al Mar del Sur, pero materializado no más al sur de los 44 grados al Sur del Equinoccio", que terminó en un ataque a Bahía en busca de tesoros.[16]

Él también publicó varios relatos concernientes al viaje de 1589 al Estrecho de Magallanes de tres barcos de Bristol, al mando de John Chidley y Paul Wheele, con el objetivo final de alcanzar: "el Mar del Sur y principalmente… la famosa provincia de Arauco en la costa de Chile"[17]. Nunca lograron salir del Estrecho, y finalmente sólo seis hombres, de la tripulación de los tres buques, regresaron a sus hogares.

También fueron incluidos dos relatos del desastroso intento de Cavendish de repetir su primer exitoso viaje. Cavendish nunca fue capaz de volver a entrar en el Estrecho, menos de pasar a través de él, y murió a bordo de su buque insignia, camino a Inglaterra. Hakluyt incluyó en 1600 el relato de John Jane, del barco del veterano capitán John Davis, que es un registro de la desesperación no igualada en ninguna otra parte de la colección:

> "El 8 de abril de 1592, nos encontramos con el Estrecho de Magallanes enfrentándonos a muchas tormentas furiosas entre el Puerto Deseado y el Estrecho. El 14 pasamos por la primera angostura. El 16 del mes pasamos por la segunda, ésta siendo a diez leguas de la primera. El 18 del mes doblamos al Cabo Froward… El 21 fuimos obligados por la tormenta de entrar en una pequeña ensenada con nuestros barcos… adonde quedamos hasta el 15 de mayo. Durante este tiempo sufrimos tormentas extremas, con nieve constante, adonde murieron muchos de nuestros hombres de hambruna y un frío miserable, ya que no tenían lo necesario para cubrir sus cuerpos, o para llenar sus estómagos, sino viviendo de choros, agua y algas marinas, con la ayuda de una pequeña

---

15 Hakluyt (1934), pp. 99-132.

16 Hakluyt (1934), pp. 132-153.

17 Hakluyt (1934), p. 283.

> cantidad de cereal tomado de los suministros de los barcos de vez en cuando. Y todos los hombres enfermos del Galeón fueron puestos sin caridad en tierra en los bosques en la nieve, lluvia y frío, adonde ni siquiera hombres en un buen estado de salud lo habrían soportado, adonde terminaron sus vidas en el grado más alto de la miseria"[18].

Además, incluyó el testimonio de la tripulación del buque insignia de Cavendish acerca de su muerte. El relato de Jane incluye la primera mención inglesa de haber avistado un grupo de islas que más tarde serían conocidas como las Islas Falkland. Este documento formaría parte de los reclamos ingleses por esas islas.[19] Posteriormente, Purchas publicaría la patética contraparte a estos documentos, que es el propio relato de Cavendish de sus dificultades, las violentas tormentas (como él pensaba), la traición de Davis y el amotinamiento en su propio barco.[20]

Hakluyt también incluyó extractos de una cantidad de fuentes españolas, tales como Las Casas, López de Gómara y Zárate. Sim embargo, uno de los documentos más interesantes proviene de una fuente portuguesa. *A discourse of the West Indies and South sea written by* López Vaz a Portugal, borne in the *city of Elvas, Continued unto the Year 1587*[21] (*Un discurso de las Indias Occidentales y el Mar del Sur, escrito por López Vaz, un portugués, nacido en la ciudad de Elvas, realizado en el año 1587*). Este trabajo había sido capturado en el Río de la Plata por la expedición de 1587 del Conde de Cumberland. Como fue escrito por un portugués, su tono es generalmente antiespañol, y por ello seguramente atrajo la atención de la audiencia inglesa. Describe con detalle el Imperio Español en Sudamérica e incluye considerable información acerca de la conquista española del Perú y de Chile. También hace un detallado relato desde el punto de vista español de la expedición de Drake al Pacífico sur en 1577. En 1589, Hakluyt publicó solamente un extracto de esto, pero

---

18 Hakluyt (1934), p. 291.

19 Hakluyt (1934), pp. 289-312.

20 Purchas (1625), pp. 1192-1201.

21 Hakluyt (1934), pp. 153-206.

en 1600 el trabajo completo fue incluido, y en el *Pilgrims* de Purchas se agregó material adicional.

Purchas expandió sustancialmente la cobertura de Sudamérica en *Pilgrims*. Además de reimprimir numerosos ítems del *Principal Navigations*, también incluyó una gran cantidad de material, aunque no todo, obtenido de Hakluyt, que expandía la información sobre viajes ya realizados o presentaba eventos enteramente nuevos. Incluyó *The Observations of Sir Richard Hawkins, Knight, in his voyage into the South Sea* (*Las observaciones de Sir Richard Hawkins, caballero, acerca de su viaje al Mar del Sur*), publicado originalmente en 1622, junto con una nota de John Ellis, uno de los capitanes de Hawkins. El relato de Hawkins de su expedición de 1593 a través del Estrecho hacía Perú, que lo llevó a su captura después de tres días de batalla, no sólo dio un cuadro más completo acerca de la vida en el mar que cualquier otra publicación de la época isabelina, sino que también entregaba detalladas observaciones sobre la medicina tropical, la gente, los productos y las condiciones en Chile y Perú.[22]

Purchas también incluyó una relación de Alejandro Ursino, fechada en 1581, concerniente al Perú y Chile, donde él había vivido por treinta y cuatro años, junto con un relato de un inglés a quien no nombra por su nombre, que había estado prisionero en Perú durante trece años. Sin embargo, el trabajo más importante sobre el Perú fue la primera traducción al inglés de selecciones de los *Comentarios Reales* y de la *Historia General del Perú* de Garcilaso de la Vega. Durante muchos años las selecciones de Purchas fueron la única fuente en inglés, ya que sólo en 1688 se publicó la edición completa inglesa. Esos trabajos fueron complementados con selecciones de otras historias españolas sobre la conquista del Perú. Él también incluye material del *Terra incógnita Australis* de Pedro Sánchez de Quirós, sobre el descubrimiento de las islas Salomón por una expedición despachada desde el Perú en 1605, junto con dos peticiones de Quirós al rey de España.[23]

---

22 Purchas (1625), pp. 1367-1415; James Williamson (Ed.), *The observations of Sir Richard Hawkins* (London: The Argonaut Press, 1933).

23 Purchas, pp. 1415-1420 y 1422-1432.

Purchas también siguió los pasos de Hakluyt al publicar extensos extractos de Las Casas y otros críticos a la forma en que los españoles trataban a los indígenas. En esto, ambos hombres fueron responsables en gran parte de inculcar en las mentes inglesas la Leyenda Negra, que aún persiste en nuestros días. Donde difirieron fue en sus respectivas perspectivas de los indígenas. Hakluyt tendía a tener una visión positiva de los nativos, que contrastaba ampliamente de la que tenía de los españoles. Purchas también tenía un acérrimo espíritu antiespañol, pero éste era más de tipo religioso que nacionalista. Sin embargo, esto no le da necesariamente una actitud positiva hacia los nativos, y se las arregla para colocarse él mismo en la difícil posición de condenar a ambos al mismo tiempo.

Hakluyt y Purchas establecieron un ejemplo de iniciativa y actividad que no se igualaría hasta bien entrado el siglo XVIII. Ellos, más que ningún otro, fijaron en la mentalidad inglesa una particular visión del Nuevo Mundo. El sueño de ocupar el Estrecho de Magallanes, atracar en las costas chilenas y desde allí conquistar el Perú y las riquezas de Potosí, que Hakluyt propuso primero en su memorándum de 1579 y luego en el *Discourse of Western Planting* de 1583, continuaron reapareciendo en la planificación estratégica durante los próximos trescientos años. Últimamente llevaría a la ocupación de las islas Falkland en 1833, después de que la idea de conquistar posiciones en el cono sur de nuestro continente fue definitivamente desechada tras la derrota de los británicos en sus ataques a Buenos Aires y Montevideo en 1806.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Crone, G. R. "Richard Hakluyt, the geographer". En: D. B. Quinn (Ed.). *The Hakluyt Handbook* Vol. 1 (London: Hakluyt Society, 1974).

Hakluyt, Richard. *The Principal Navigations, Voyages and Discoveries on the English Nation* (London: J. M. Dent & Sons., 1934).

Kenneth, Andrews. *Trade plunder and settlement* (London: CUP, 1984).

Parks, George. "Tudor travel literature: A Brief History". En: D. B. Quinn (Ed.). *The Hakluyt Handbook* Vol. 1 (London: Hakluyt Society, 1974).

Porter, H. C. "Purchas as theological geographer". En: L. E. Pennington (Ed.). *The Purchas Handbook* Vol. 1 (London: Hakluyt Society, 1974).

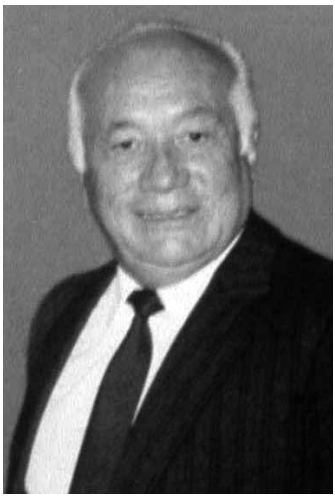
Purchas, Samuel. *Purchas his Pilgrimage* (1625).

Quinn, D. B. & Alison Quinn (Ed.). *Discourse of western planting* (London: Hakluyt Society, 1993).

Steele, Colin. "From Hakluyt to Purchas". En: D. B. Quinn (Ed.). *The Hakluyt Handbook* Vol. 1 (London: Hakluyt Society, 1974).

Steele, Colin. *English interpreters of the Iberian New World from Purchas to Steven* (London: The Dolphin Book Co., 1975).

Williamson, James (Ed.). *The observations of Sir Richard Hawkins* (London: The Argonaut Press, 1933).



LUIS CARREÑO SILVA (1929-1995)

Antonio Rodríguez Canessa

Nacido en 1929 en la localidad costera de Matanzas en la región de O' Higgins, se tituló con honores en el prestigioso Instituto Pedagógico de la Universidad de Chile. Fue discípulo de Néstor Meza Villalobos, de Eugenio Pereira Salas y por sobre todo del gran educador y figura cumbre de su generación, el educador Juan Gómez Millas, al cual años después acompañó en sus labores de rector en la Universidad de Chile y en el Ministerio de Educación, siendo por, sobre todo, un heredero de su admirable tradición humanista y educativa.

Graduado de Doctor en Filosofía con mención en Historia en la Universidad Complutense de Madrid, a diferencia de otros grandes historiadores y compañeros de generación en el "pedagógico", como Sergio Villalobos y Rolando Mellafe; Luis Carreño no optó por la alta especialización historiográfica, aun cuando no dudó en aportar con su pluma en temas relevantes de la historia de América y Chile. Lo suyo fue por sobre todo la formación pedagógica e historiográfica, entendiendo ambas desde su peculiar mirada humanista, como ámbitos integrados. Sin despreciar el valor de las teorías pedagógicas de su tiempo, el profesor Carreño Silva fue antes que nada un maestro, al cual sus alumnos no dudaron en admirar y seguir.

Profesionalmente Luis Carreño se desempeñó como académico en la antigua Universidad Técnica del Estado de la cual fue injustamente desvinculado en el contexto del Golpe de Estado de 1973. Recontratado en la década de los 80 por la Universidad de Valparaíso primero, y luego por la Universidad de Playa Ancha, ejerció con gran incidencia las cátedras de Historia de América y Chile y desempeñó una amplia y laboriosa tarea administrativa.

Premunido de un talante moderado, dialogante y respetuoso, aún por sobre su propia condición de profesor, supo ganarse antes que nada el alma de sus estudiantes, quienes junto a toda la comunidad universitaria debieron lamentar su prematuro fallecimiento en 1995. La realización de las "Jornadas de Estudio Doctor Luis Carreño Silva" hasta nuestros días, promovida y organizadas por los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad de Playa Ancha, son la mejor prueba de lo anterior.

La docencia impartida por Carreño Silva estaba desprovista de sesgos ideológicos, posturas reduccionistas y modismos historiográficos. Carreño solía hacer gala de una exposición intensa y amena, apoyada frecuentemente en el recurso de la anécdota histórica. Una de las principales contribuciones de su trayectoria académica, consistió en transferir de manera solvente una excepcional capacidad de adentrarse y desenvolverse en la lógica de problemática histórica. Conocedor y respetuoso de la tradición erudita de la historiografía positivista, como la mayoría de los historiadores profesionales formados en su tiempo, tuvo un acercamiento decisivo con la renovada historiografía española y particularmente la francesa de la Escuela de los Anales. En sus clases, se describían los hechos, pero por sobre todo se analizaban los contextos involucrados en los procesos históricos. En su relato, se hacía cargo de las diferentes posturas historiográficas y matizaba acerca del valor de la persona y la sociedad en la historia. En definitiva, hacía gala de su principal virtud, desplegar y forjar entre sus alumnos la construcción de un criterio histórico consistente, necesario para el desempeño profesional, pero por sobre todo como escuela de vida.

VIAJE DE D. PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA[1]

Luis Carreño Silva (†)

Las relaciones de España con Inglaterra en el siglo XVI eran tensas y se resolvieron un poco más tarde, en una formidable lucha donde se enfrentaron Felipe II e Isabel Tudor, no solo por causas religiosas, sino también por causas políticas (ayuda inglesa a la insurrección en los Países Bajos) y económicas, manifestadas en una sorda guerra por la supremacía naval y por los mercados americanos, tan apetecidos por Inglaterra, que enviaba a los corsarios para desbaratar la organización española.

Organización comercial errada y funesta, en circunstancias que España era incapaz de proveer el comercio de manufacturas, que solicitaba el Nuevo Mundo. No sólo debido al tenaz y fatal prejuicio contra el trabajo manual que existía en España, tierra de hidalgos, sino también porque era incapaz de hacerlo, debido a la organización feudal de la propiedad agrícola y al funesto

---

[1] Artículo publicado en *Clío* Vol. 14 n° 19-20 (Santiago, 1947), pp. 25-35. El autor se encontraba en 3° año de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía, Universidad de Chile. *Clío* fue una revista editada entre 1933 y 1957 por el Centro Alumnos de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía, Universidad de Chile.

sistema burócrata y estagnador que propiciaba una monarquía tan absoluta y centralista como fue la de España.

Iba a ser la organización eminentemente mercantilista del comercio español con América, que excluía la intervención directa de las potencias europeas, en las que ya nacía una extraordinaria pujanza comercial por ej. Inglaterra y Holanda, la causa del nacimiento de esta lucha.

Sin embargo, hubo ya en el siglo XVI, un comercio clandestino, pues los comerciantes españoles incapaces de satisfacer los pedidos que recibían de América debían amparar con su nombre, a comerciantes extranjeros que los proveían a ellos.

Pero esto no bastaba, y los gobiernos de esas naciones, especialmente Inglaterra y Holanda, tendían a quebrar un exclusivismo muy español, pero muy perjudicial para sus manufacturas.

Pero esta curiosa institución o invención del corsario (diabólica invención, diría un español de la época), ¿obedeció únicamente a un mal cubierto deseo de los reyes ingleses (circunscribámonos al aspecto inglés), de desintegrar un comercio inconveniente para ellos, o tuvo sus raíces en causas más profundas, que se pierden en las lóbregas luchas que desató la Reforma?

¿Fue una luminosa idea provocada por circunstancias, o sólo fue el aprovechamiento de algo que existía como un hecho incontrastable, esto del pirata, trocado en corsario? Es indudable que la vorágine de la Reforma produjo mil aspectos nuevos en Europa, recién salida del tibio cascarón de la Edad Media.

Entre ellos se notó una multitud de piratas que operaban, indistintamente, contra los barcos de las naciones comerciales refugiados en las costas de Bretaña, Irlanda e Inglaterra. Piratas ya protestantes, ya católicos y de todas las clases sociales, arrastrados a esa vida por la persecución de que habían sido víctimas. Fueron estos piratas los que, al nacer el gran comercio español con América, a la vista de apetecibles galeones repletos de riquezas no soñadas, se dedicaron a atacarlos, en busca de riquezas más cuantiosas, aunque más arriesgadas.

Y fue esta actividad la que aprovechó, ladina e hipócritamente, la reina Isabel de Inglaterra, cuando prometía al embajador español su poder para acabar con esas perturbaciones y, que cuando éste abandonaba el palacio, recibía a los corsarios con los que conectaba pingues ganancias, a costa de las riquezas indianas[2].

España reaccionó contra este latrocinio armado organizando sus convoyes de galeones fuertemente protegidos, pero ¿cómo podría defender un continente tan extenso, que por sí sólo era un mundo, de rápidos asaltos a sus puertos?

El corsario podía atacar los puntos más vulnerables de las colonias con más audacia que armas. La región de las Antillas no era prudente, pues ahí era mayor la concentración de poderío hispano; pero ahí estaban esas largas e indefensas costas del Pacífico, fácil presa para un corsario audaz y temerario. Pasó el corsario por estas costas, y su estrago fue tal, que se le comparó a un castigo celestial, su paso fue terrible, cuanto imprevisto, hubo necesidad de que un cometa anunciara a los españoles que un hereje venía a arrastrar con el "navío del oro": De aquí iba a nacer la solución suprema, en que había de fracasar, no Gamboa sino los ayudantes que le dieron.

Pero no nos adelantaremos y ahondemos más en el problema. Si los españoles veían en los ingleses herejes, ¿qué veían los ingleses en los españoles? Indudablemente no veían solamente un obeso y parlador comerciante, con sus alforjas bien provistas de oro incásico y azteca, sino que veían en la nación española y en cada súbdito, la personificación del Anticristo. ¿Hasta qué punto jugó un papel importante este factor religioso en aquellas épicas luchas?

No se sabe bien, pero su influencia se pierde en infinidad de actos, de libros, de panfletos, que salpicaron una época en que se definía una nueva era. Su influencia fue tan primordial y determinante del fenómeno corsario que no se puede dejar de lado y pasar por encima de un hecho de tanta trascendencia.

---

2 Clarence H. Haring, *Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el Siglo XVI* (Paris, 1939). Traducción L. Landaeta.

Los ingleses robaban, saqueaban y mataban, pero ¿a quién?, al Anticristo, al enemigo de la Fe, a un pueblo que quería imponer una doctrina y civilización errada a todo un mundo, al que esquilmaban y exterminaban en un trabajo agobiador, en minas y más minas. Su robo era santo, quitaba recursos al demonio que en Europa introducía el odio contra el "Defensor de la Fe".

Y, el español ahorcaba, quemaba y ajusticiaba ingleses, pero ¿por qué?, porque eran herejes, enemigos de la santa fe que defendían, enemigos del Papa Vicario de Cristo, eran renegados, asesinos de obispos y sacerdotes y fieles católicos. Luchar contra ellos era defender el reino de Dios, la integridad de la fe, cuyo baluarte era el Católico Rey español y su pueblo.

Sin embargo, no podemos afirmar que este era un sentimiento universal que anidaba en cada corazón inglés o español. En efecto, el primer contacto que hubo, entre comerciantes ingleses e hispanos, en la región de las Antillas fue pacífico, aunque revestido de todas las precauciones contra un estallido de las odiosidades.

En 1530, John Hawkins, padre del futuro corsario, compañero de Drake en muchas correrías, Williams Hawkins, entró en tratos con los españoles para vender esclavos negros. Este comercio duró bastantes años y en el participó su hijo y el mismo Drake. Pero la corona española, al saber semejantes novedades, renovó sus órdenes prohibitivas de comerciar con los ingleses bajo ningún pretexto y ordenó la persecución de estos mal disfrazados comerciantes.

Este fue el punto de partida de las hostilidades entre los corsarios y el poder español. No debemos pensar que esta actividad corsaria fue privativa de los ingleses y holandeses, también los franceses se apresuraron a sacar el mayor provecho de un estado general de hostilidad; no debemos olvidar que, en ese siglo legendario, España luchó con Inglaterra, con Francia y Holanda. Esta hostilidad entre las metrópolis iba a determinar la audacia de los corsarios ingleses y la labor admirable de los representantes españoles en América, que en medio de una estrechez de medios económicos y de recursos de toda clase, provocado por la política del

estado español en cuanto a la defensa de estos territorios, confiados sólo en su inmenso espíritu, en su valor legendario y en su fe tradicional, iban a procurar mantener el prestigio de España heroica, que ya empezaba a declinar.

El descubrimiento del Estrecho de Magallanes trajo a España ventajas, pero significó un motivo de gran preocupación para los soberanos españoles y para sus representantes en las colonias de América, especialmente los de la costa del Pacífico. El nuevo paso iba a ser la ruta de corsarios ingleses y holandeses, que iban a someter a dura prueba el celo patriótico de los virreyes y gobernadores, empeñados en perseguir a enemigos y herejes.

La excursión de Francis Drake se efectuó entre los años 1577-1580. Hemos visto ya a Drake, participar en el lucrativo negocio de la trata de esclavos, en los mares antillanos. En 1567, había acompañado a Hawkins (John) en una de aquellas empresas, tan tentadoras para los españoles, pero fue destrozada por los buques hispanos.

Drake volvió a Inglaterra y obtuvo de la reina Isabel grandes honores, además del mando de una flota de 5 naves, con las que se proponía robar al comercio español, sus mejores tesoros. Partía pues ese año, Sir Francis Drake, de Inglaterra, a donde volvería cargado de oro y gloria, después de dar por 2ª vez, la vuelta al mundo, el año 1580.

Este corsario asoló las costas chilenas y peruanas, presentándose desafiante, ante El Callao, el 15 de febrero de 1579, y apresando ante los ojos de los españoles, la magnífica presa del "Navío de Oro". Infructuosa fue la inmediata reacción del virrey, don Francisco de Toledo, pues los barcos que fletó para perseguir al corsario volvieron a El Callao, sin el pirata y sin el oro que fueron a rescatar. El *Dragón*, como lo llamaban las crónicas de aquel tiempo ¡y harto apropiada era la castellanización de su apellido! pudo continuar su recorrido en alas de constantes victorias; más peligro corrió de naufragar, por el peso del oro almacenado en las bodegas que, por los cañones de las naves, enviadas en su persecución.

Fue este viaje el que determinó al virrey del Perú de ese entonces, don Francisco de Toledo, a poner remedio al mal en su raíz, o sea, procurar

ocupar y colonizar el Estrecho, para impedir la pasada a las naves enemigas; debemos recordar que se ignoraba la insularidad de Tierra del Fuego.

La iniciativa la tomó pues el virrey del Perú, don Francisco de Toledo, Comendador de Acebuche. Este notable estadista gobernó el riquísimo Perú, desde 1566 a 1581. No fue tarde en adoptar enérgicas resoluciones, las que llevó a cabo con inquebrantable decisión. Organizó una expedición para colonizar el Estrecho e impedir así el paso de los corsarios por esa ruta.

Fijémonos bien en esto: "Organizó una expedición para colonizar el Estrecho".

Pero ¿es que esto tiene importancia? ¿Qué tiene de particular que un virrey organice, como representante del estado español, una expedición[3]? La importancia es que esto marca una vuelta a un perdido concepto de organización de empresas. Pues es un hecho que el descubrimiento, el reconocimiento geográfico y aun la conquista, obedecieron a un interés comercial.

Colón, al concebir su viaje, lo hizo con un criterio mercantil, llegar a las Indias para lograr el aprovechamiento de sus riquezas; naturalmente, esta explotación debía ir acompañada del deseo de someter aquellas tierras al cetro del rey y al dominio de la Santa Fe. Hay aquí un triple programa ¿cuál fue el más importante? ...

Cierto es que los viajes de Colón fueron financiados por el Estado Español, obedecieron a una política determinada, dentro de la concepción absoluta. Sin embargo, el estado debió ceder su papel capitalista a la iniciativa particular, lo que redundó en un extraordinario impulso del afán descubridor y colonizador. ¿Capitalismo? Sí, capitalismo, naciente es cierto, pero capitalismo al fin. La organización económica medioeval, cerrada, estrecha, con una moneda que aún no desempeña su papel, cede el paso a una nueva economía comercial, muy comercial, una economía de cambio, en la que la moneda reina soberana.

---

3 Néstor Meza, *Formas y Motivos de las Empresas Españolas en América y en Oceanía* (Santiago: Imprenta Universitaria, 1937).

Imaginemos que habría sido del Nuevo Mundo si el estado español se hubiese empeñado en acallar un individualismo renacentista, una economía de cambio, mezclados ambos aun, de resabios medioevales, para continuar su labor financista. España jamás gozó de abundancia de dinero, que es lo que ahora se necesita, sus reyes siempre fueron la pesadilla de los banqueros. La corona, jamás tuvo superávit, siempre pasó estrecha y pobretona.

La incorporación del Nuevo Mundo a la cultura española (si no satisface la expresión, digamos occidental o europea), habría sido lenta, jerarquizada, llena de modorra. Fue el impulso individualista el que provocó un ansia loca de avanzar, descubrir, llegar al fin del sendero que se abría en la selva, explorar el mar que se presentaba ignoto, derribar tronos, para llegar más allá, siempre más allá. Y todo esto ¿para qué? Para lucrar, ya sea en indios, ya sea en oro, ya sea en obtención de tierras, y con ellas, un buen nombre, aunque se haya sido soldado, dueño de su espada; gruesas y abundantes barras de oro, aunque haya sido un hidalgo de capa rota y bolsillo también roto.

Todo esto ganado por el esfuerzo personal, por la lucha heróica contra un mundo desconocido.

Todo aquello se conseguía al concurrir varios factores: 1°, el individuo, falto aun de nombre; 2°, un hombre (o varios) de plata; 3°, el rey a quien se le aumentaba gratuitamente el poderío, pero que concedía el "buen nombre" y la autoridad, pues si bien recibía aumento de poderío, acaso ¿no eran suyas aquellas tierras, aquellos indios, en virtud de una bula?

De aquí un doble aspecto que adquiere la empresa. El aspecto político; se necesita un jefe, un adelantado, un gobernador, para la tierra por descubrir o por conquistar; un jefe, no importa que aún no se tenga dinero, ni barcos, ni hombres, ni nada, un jefe, después vendrá lo demás. Y cierto, luego nace la asociación de voluntades, de dinero, de vituallas; en algunas empresas, son pocos los organizadores y pocos los beneficiados; en otras son todos, de capitán a paje, los que contribuyen y justo es, todos reciben proporcionalmente, su recompensa.

América es grande, hay mucho, en exceso tal vez, sólo hay que ir a reco-

gerlo y allá va esa avalancha policroma donde se confunde el noble con el plebeyo, el culto con el patán, sujetos todos escasamente, a la autoridad real, y a veces, muy poco respetuosos de la divina.

Sin embargo, este movimiento no podía durar indefinidamente, ya al empezar la segunda mitad del siglo XVI, el rey de España lo es de América también, completa y absolutamente, ya ha entrado una rutina, ya hay una vida regulada, muy española y muy católica y amodorrada ¡ah! pero siempre quisquillosa y parlanchina. Ya todos tienen su buen nombre, su tierra, sus indios, ya impera la Real Audiencia, los Cabildos, los alguaciles, ya hay virreyes, gobernadores y presidentes, ya es España la que se ha instalado en su nueva provincia. Y es España la que toma la iniciativa, ya es el estado el que vuelve por sus fueros, por su autoridad, su mirada irritada se dirige hacia todo lo que sea motivo de inquietud, de zozobra. Qué indios se sublevan, pues ahí está el virrey, el gobernador, para someterlos en nombre del monarca; que vienen corsarios, piratas, filibusteros, la responsabilidad cae sobre el representante del rey; qué nuevas tierras, nuevas rutas, vayan los barcos del rey, sus dineros, a conquistar y poblar, y los beneficios ¡ah! ya no es el tímido quinto real, sino que es todo, extraída naturalmente la recompensa para los valientes capitanes.

Y así llegamos a la expedición que nos ocupa, veamos cómo se las ingenió el virrey para financiar una empresa tan importante.

Esta empresa, fuera de las instrucciones que detallaremos más adelante, tenía el encargo de recoger y anotar escrupulosamente toda riqueza que pudieran poseer los aborígenes, con el fin de poseer un exacto conocimiento y facilitar así su explotación para más adelante. No era tanto el susto provocado por el corsario como para pensar, al menos de paso, en los beneficios materiales que habían de compensar tan ingentes gastos.

Las dos naves fueron compradas con dineros públicos, a la flota que salía de Panamá rumbo al Perú, para abastecerlo con mercancías de la Madre Patria.

Fueron las mejores naves, y fueron equipadas con dos piezas de artillería y veinte arcabuces. Además, el previsor virrey ordenó embarcar a bordo, las piezas necesarias para armar un bergantín si las circunstancias lo requerían.

La corona pagó sueldos a la tripulación, y sueldos bastantes considerables, pues hubo gran dificultad para completar la tripulación, debido a las grandes penalidades y peligros de la navegación. Es así pues como la empresa fue totalmente financiada con dineros que salieron de las avaras arcas reales.

En las instrucciones, fechadas en Lima el 9 de octubre de 1579, que recibió Sarmiento de Gamboa, figuró una vez más el espíritu justiciero del "Solón del Perú"; le recomendaba tratar a los aborígenes "como mejor pudiéredes"[4], además le encomendó la captura y muerte de Drake, en caso de que encontrara en su derrotero al corsario. También le encomendó estudiar en todos sus detalles el Estrecho y tomar posesión de él en nombre del rey. Finalmente, le mandó llegar hasta España y presentarse ante el Rey y el Consejo de Indias, a rendir cuenta del cumplimiento de su misión.

Personalidad de don Pedro Sarmiento de Gamboa. Gamboa es una de las personalidades de esa época[5]. El tipo del adelantado profundamente tradicional, pletórico del ideal católico, lleno de un profundo individualismo, con una enorme confianza en sus fuerzas, que lo llevó a soportar las más inverosímiles dificultades para llevar a las nuevas regiones, al dominio de la cruz y a las instituciones tradiciones españolas. Viven en función de una búsqueda constante de la gloria; personal primero, y en seguida, para gloria de Dios, paradojas frecuentes en el alma española.

Sarmiento de Gamboa es un representante típico de este tipo psicológico.

Poseyendo las virtudes del español, católico, valeroso, ardiente, de apasionado personalismo, Gamboa fue un tipo múltiple: busca su gloria, es un experto en la espada y en el timón, su ruda mano se ejercitó también

---

4 Armando Braun, *Pequeña historia magallánica. Las cuatro fundaciones magallánicas. Crónicas del antiguo Punta Arenas. El abrazo del Estrecho* (Buenos Aires: Emecé, 1945).

5 Ernesto Morales, *Sarmiento de Gamboa, un Navegante Español del Siglo XVI* (Buenos Aires: Ed. Atlántida, 1940).

en la pluma, vació en el papel la narración de sus proesas, de sus proyectos, de sus ambiciones, sus esfuerzos para asentar el dominio de España en el extremo del mundo.

Sus ansias de saber lo llevaron a dedicarse en el Perú, a la astronomía, de la cual, en aquella época, no había sino un breve paso hacía la astrología y la alquimia, donde vigilaba concienzudamente el ojo avizor del Tribunal del Santo Oficio. Sin embargo, la fe profunda de Gamboa lo libró del brazo inquisitorial y lo llevó a nuevas rutas, peligrosas y amenazadoras, donde plantó la cruz como demostración del dominio del rey español y católico[6].

Nació en Alcalá de Henares el 18 de agosto de 1530. Corría por sus venas la sangre gallega de su padre, Bartolomé Sarmiento y la vizcaína de su madre María de Gamboa. ¿Estudió en Alcalá de Henares, ruidosa e inquieta ciudad universitaria en ese tiempo, o se educó él mismo, ayudado de un claro entendimiento? Quizás, el hecho es que el bravo marino avezado, adelantado y colonizador fracasado, era un hombre capaz de manejar la pluma en prolijos y cuidadosos informes y relatos.

Lo que es indudable, fue que, en el paisaje náutico de Galicia, la tierra de las "rías", formó su espíritu de navegante; allí aprendió a amar al mar; allí nació y acrecentó en su alma, el deseo de contribuir a la grandiosa labor en que estaban empeñados los españoles, allá en la tierra salvaje, lejana y riquísima de América.

Paseó su espíritu inquieto y su espada valiente por los seculares campos de lucha de la Monarquía española en Europa.

En 1555, Pedro Sarmiento se embarcó rumbo a América; dos años pasó en México y Centro América; su labor en esas tierras fue anónima, ¿acaso no había tantos valores que estaban en la cumbre de la gloria? ¿quién se iba a fijar en un militar pobre y desconocido? Sólo nos queda como testimonio su paso por esas regiones su propia afirmación, en su "Historia de los Incas".

---

6 Braun (1945).

Ya en 1557, Gamboa se radicó en Perú, tierra de conquistadores, tan indomables como las serranías, como los últimos y orgullosos restos de los Incas que ya morían ante el avance implacable de España.

Aquí fue donde para escribir su "Historia de los Incas", se penetró en sus misterios, en sus subyugantes mitos y leyendas, aquí fue donde en contacto con una cultura desconocida y por eso embrujadora, el espíritu de Gamboa estuvo a punto de caer en los celosos y vigilantes brazos del Santo Oficio.

Desterrado al Cuzco como una conmutación a las penas merecidas por sus peligrosas aficiones a la astrología, salió sin embargo de ahí, en 1567, acompañando a Álvaro de Mendaña en la expedición a las islas de Salomón. Su valer reconocido referente a la náutica, lo salvó y lo salvara más de una vez del empeño inquisitorial de encerrar al navegante en seguros calabozos.

Volvió en 1569, y se captó la confianza del virrey don Francisco de Toledo, del que fue su acompañante en las campañas contra los indios y el historiador de los sucesos que se desarrollaban.

Otra vez cayó bajo el interés del Santo Oficio y esta vez lo libró el proyecto del virrey Toledo, quien lo destinó a la empresa ambiciosa de detener para siempre, a los corsarios herejes en su paso por el Estrecho de Magallanes. Después de participar en infructuosas expediciones para castigar y apresar al ladrón corsario, Sarmiento de Gamboa iba a iniciar la empresa heróica y desdichada de poblar y fortificar el Estrecho de Magallanes.

Por esta empresa iba a pasar a la posteridad; sin embargo, bien merecido lo tenía ya por las obras que había escrito, sobre todo su "Historia de los Incas" que contiene interesantísimos datos del imperio incaico.

Iniciaba una empresa que iba a fracasar, ¿por qué causa?, ¿por su mala suerte?, si hemos de creer en ella, sí que fue una causa importante en la vida de Sarmiento de Gamboa; no sólo como historiador, pues debió haber figurado al lado de los grandes cronistas, con la seguridad de que su personalidad debía brillar intensa, gracias a sus méritos, sino también en

sus empresas guerreras que fracasaron una tras otra, sumiendo infinidad de esfuerzos y sinsabores en un brutal anonimato y en un injusto olvido, en la historia de tantas glorias y hazañas[7].

Partió Gamboa el 11 de octubre de 1579, al mando de dos naves: Nuestra Señora de la Esperanza y San Francisco. Él se encargó de dejar la historia, olvidada y triste, de esta expedición en una "Relación y derrotero del viaje y descubrimiento del Estrecho de la Madre de Dios, llamado antes de Magallanes". Su nunca desmentida arrogancia, lo inducía a descubrir lo ya descubierto o, ¿es que pensó que, cambiando nombres, iba a descubrir un Estrecho que había utilizado el sagaz corsario, causa principal de su empresa?

Las novedades que él marcaba no fueron otras que intentar poblar y colonizar y fortificar un paso que súbitamente se volvía peligroso para España y cruzar el Estrecho por octava vez desde su descubrimiento, eso sí haciéndolo por segunda vez de W. a E[8]. Sin embargo, tenía razón, él iba a descubrir un Estrecho, pues si bien es cierto que ya lo había sido por el E., por el W. nadie había sido capaz de sortear la infinidad de fiordos, golfos, islas, canales y demás obstáculos que habían puesto siempre en jaque, la solicitud de los gobernadores de Chile, para colocar esos territorios bajo su égida. Sarmiento descubrió un derrotero para salvar el prestigio español, a pesar de tantos peligros y dificultades, pues "no era justo se vendiese, ni excusase su persona en éste, por temor de la muerte, ni trabajos que publicaban, ni por ser cosa de que todos huían"[9].

Los sufrimientos y obstáculos se prodigaron a porfía en el camino del Almirante, no hay para qué detallarlos; Gamboa, obstinado en el cumplimiento del deber y de su misión, los sobrellevó pacientemente durante los meses en que recorrió las tierras que muchas veces se habían

---

7 Ladrillero también intentó, en 1557, atravesarlo de W. a E., alcanzando a llegar al Atlántico, pero sin estudiarlo.

8 Braun (1945).

9 Instituto Histórico de Marina, *Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos* Tomo II: Sarmiento de Gamboa (Madrid: Imprenta Aldecoa, 1944), p. 18.

cruzado, pero que por primera vez se estudiaban. Entre el 23 de enero al 24 de febrero de 1580, Sarmiento de Gamboa estudió estas tierras bravías e ignotas, no olvidando tomar repetidas veces posesión en nombre del "muy amado rey".

Llamó la primera angostura del Estrecho "Nuestra Señora de la Esperanza", y acaso fue la esperanza la que lo hizo concebir la idea de que estas tierras eran "fácil fortificar por ambas costas la primera angostura y poblar el Estrecho más adelante"[10].

Una de las naves se volvió a Chile y Sarmiento salía al Atlántico el 24 de febrero de 1580, rumbo a España y al rey Felipe, para cumplir con las órdenes que el virrey le había dado. Abrigaba la idea de entusiasmar al rey en su proyecto.

Llegó a España después de mil peripecias, el 19 de agosto de 1580; acaso fue esta parte del viaje la única afortunada; llegó a bordo de la nave "Nuestra Señora de la Esperanza". En Badajoz estaba el rey, allí se dirigió Gamboa decidido a presentar su proyecto. Este fue sometido a la lenta tramitación española, pensando en todas sus consecuencias, analizado y observado por los sesudos consejeros militares y políticos del rey Felipe II. La idea de fortificar y colonizar aquellas regiones recibió el apoyo real y toda la ayuda material, dentro de los inmensos gastos a que se veía abocado el rey católico; además hubo un interesante reforzamiento, fruto del catolicismo español, realzado por la secular lucha contra los herejes, fue la excomunión para los que pasasen, a despecho de las fortificaciones, por el Estrecho sin el permiso del rey don Felipe y sus sucesores.

Del puerto de San Lúcar de Barrameda, escenario de numerosas y memorables expediciones, partió ésta hacia los confines de América y del mundo, el 25 de septiembre de 1581. Son 23 naves donde se atiborran unas 3 mil personas.

Como jefe va el adelantado don Diego de Flores, Capitán General de ella y de las costas del Brasil; va también don Alonso de Sotomayor quien ocupará la Gobernación de Chile, al mando de refuerzos para

---

[10] Haring (1939).

finiquitar la conquista de Arauco; y don Pedro Sarmiento de Gamboa, nombrado Capitán General del Estrecho de Magallanes y Gobernador de las futuras poblaciones.

Fuera de los soldados, van artesanos de todos los oficios, además de 30 mujeres y 23 niños, sumados algunos funcionarios y eclesiásticos. Va además provista de gran cantidad de materiales para iniciar en debida forma, el dominio de España en el Estrecho. Decididamente pocas veces se había manifestado tanta liberalidad, ¡si hasta se manifestó al nombrar 3 Adelantados, cuando sólo hacía falta uno! En efecto, el éxito de la operación se perdió, debido a la inercia y cobardía de don Diego de Flores y al egoísmo de Sotomayor.

Sin embargo, una tempestad azotó a la expedición y la obligó a volver maltrecha, al puerto de Cádiz, desde el salió gracias a la actividad infatigable de Gamboa, en violento contraste con la inercia de Diego de Flores; el 9 de diciembre de 1581, rumbo al Estrecho y a la muerte.

Siempre poseyendo como enemigo mortal a la tempestad, debió invernar la escuadra en Río de Janeiro, puerto del que salieron ya 16 barcos. Don Alonso de Sotomayor inicia los episodios de deserciones, él con sus soldados, naves y aprovisionamientos, decide desembarcar en Buenos Aires y llegar por tierra a Chile. La expedición siguió rumbo al Estrecho al que logró entrar, pero una tempestad, la arrojó nuevamente a las costas del Brasil.

Este hecho terminó con pequeñas torpezas de Diego de Flores y lo decidió a cometer la última, pero más grave y funesta, y él y sus naves vuelven a España, dejando al incansable Gamboa al frente de sólo 5 naves y unas 500 personas y contando con la ayuda de Diego de la Rivera.

Sólo el 1° de febrero de 1584 la flota logra anclar en la bahía de San Gregorio, de aquí una nueva tormenta arroja a los expedicionarios contra el Cabo de las Vírgenes, donde Gamboa toma posesión del territorio y desembarca a su gente el 6 de febrero de 1584.

Allí en el Valle de las Fuentes, a media legua del Cabo de las Vírgenes, el tenaz Capitán General, el 11 de febrero de 1584, echa los cimientos

de la ciudad "Nombre de Jesús", más ranchería de barro y ramas, cuyos lugares de honor lo ocuparon la futura iglesia, y los edificios públicos, sin faltar en el centro de la plaza la picota, que pronto había de prestar sus servicios.

No podía faltar la misa ni el acta notarial de fundación, muy bien guardada y defendida, colocada junto a la primera piedra de la Iglesia de la Purificación de Nuestra Señora.

Se nombró en seguida, el Cabildo, compuesto de 6 regidores y un escribano un procurador de la ciudad, un mayordomo, además de un alguacil mayor. Parra la construcción de la Iglesia, el Hospital y la Casa Real, se desmanteló la nave *Trinidad*. El resto de los solares, repartidos entre los expedicionarios, comenzaron a poblarse de míseras chozas de barro y palos, teniendo por techo hierbas y por sostén la valentía asombrosa de los españoles.

Sarmiento de Gamboa había logrado su propósito, ahí tenía esbozada una ciudad, poseía: 3 fragatas y la "*María*" que, aunque casi deshecha por los asaltos de las tempestades, aun había de prestar servicios y ser la última esperanza.

Pero el sufrido capitán aun no había terminado de beber en vaso de la traición, y el 17 de febrero de don Diego de la Ribera, lo abandonaba al mando de las 3 fragatas, dejándolo con su maestre de campo, don Pedro Iñiguez el astillero mayor, don Andrés de Biedma, los dos frailes franciscanos, 177 soldados, 48 marineros y 48 pobladores, entre ellos 13 mujeres y 10 niños, que están destinados a morir de hambre, faltos de instrumentos y de ayuda.

Nombre de Jesús y sus alrededores, no son capaces de alimentar tan abundante población, ¡338 personas!, y es necesario buscar un paraje más abrigado con más posibilidades y medios de subsistencias, donde sea posible más tarde trasladar aquella gente.

Hacia la Punta de Santa Ana, lugar más benigno, con buena playa, abundante agua, bosques, defendida de los vientos, marcha Gamboa por mar y por tierra, el 7 de marzo de 1584. Allí surgió con las mismas ca-

racterísticas que Nombre de Jesús, una nueva población: "Rey Felipe", el 25 de marzo de 1584 y su iglesia de "Nuestra Señora de la Encarnación".

Dos poblaciones surgían fruto del sufrimiento y de la tenacidad, Sarmiento de Gamboa a bordo de la "*María*", se dirige a visitar Nombre de Jesús, para más tarde ir a Chile en busca del socorro urgente y necesario. Pero una tormenta, que arranca lágrimas de impotencia del Capitán General, arroja su navío hasta Río de Janeiro, llevándose la última esperanza de aquellas almas abandonadas a su suerte. Pero una escala interminable de sufrimientos e infortunios era la vida de aquel hombre valiente como ninguno; cuando navegaba en socorro de sus compañeros, cayó prisionero por dos meses de los corsarios ingleses y por dos años, de los hugonotes franceses. Sarmiento de Gamboa prisionero, desconocida su suerte, llega por fin a España, y la última seña que de él se tiene es que el 15 de septiembre de 1590, firmaba una Relación de lo sucedido en su viaje al Estrecho; 1591 y la huella de Sarmiento de Gamboa se pierde definitivamente.

Entre tanto ¿qué había sucedido en "Nombre de Jesús y en Rey don Felipe", habiendo desaparecido el fundador y el único que se preocupaba de su progreso y de su suerte? En 1586, al mando de Andrés de Biedma, sólo quedan 15 hombres y 3 mujeres, atormentado por la desesperación por el hambre y el sufrimiento: han visto morir de hambre y frío, tragados por el mar y asesinados por la tierra inclemente, al resto de sus compañeros. Las dos ciudades con sus Iglesias, sus Hospitales, sus Cabildos y sus cárceles, son una carcajada de burla y estupidez en la Tierra del Hambre.

Sin embargo, aquellos 18 ven, al llegar a la bahía de la Posesión en busca de alimentos, 3 navíos. Son las naves de Tomás de Cavendish. Los sobrevivientes logran hacerse notar y un bote va con el ofrecimiento de embarcarlos y llevarlos al Perú. Se encuentran 3 soldados, enviados como vanguardia por Andrés de Biedma; mientras uno sube a bordo y los otros dos se dirigen al resto del grupo, se levanta una brisa que acaba con los propósitos nobles del inglés, quien decide zarpar. Ha condenado a muerte a aquellos infelices.

El sobreviviente se llama Tomé Hernández.

De la grandiosa expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa, sólo quedan: un soldado, Tomé Hernández y un nombre, "Puerto Hambre".

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Barros, Diego. *Historia General de Chile* Tomo III: Exposición de Sarmiento de Gamboa (Santiago: Rafael Jover, 1884).

Boletín de la Academia Chilena de la Historia (2° Semestre 1936).

Braun, Armando. *Pequeña historia magallánica. Las cuatro fundaciones magallánicas. Crónicas del antiguo Punta Arenas. El abrazo del Estrecho* (Buenos Aires: Emecé, 1945).

Haring, Clarence. *Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el Siglo XVI* (Paris, 1939). Traducción L. Landaeta.

Homenaje de la Universidad de Chile a su ex Director, D. Domingo Amunátegui, en el 75° aniversario de su nacimiento. Tomo I. Historia y Genealogía.

Instituto Histórico de Marina. *Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos* Tomo II: Sarmiento de Gamboa (Madrid: Imprenta Aldecoa, 1944).

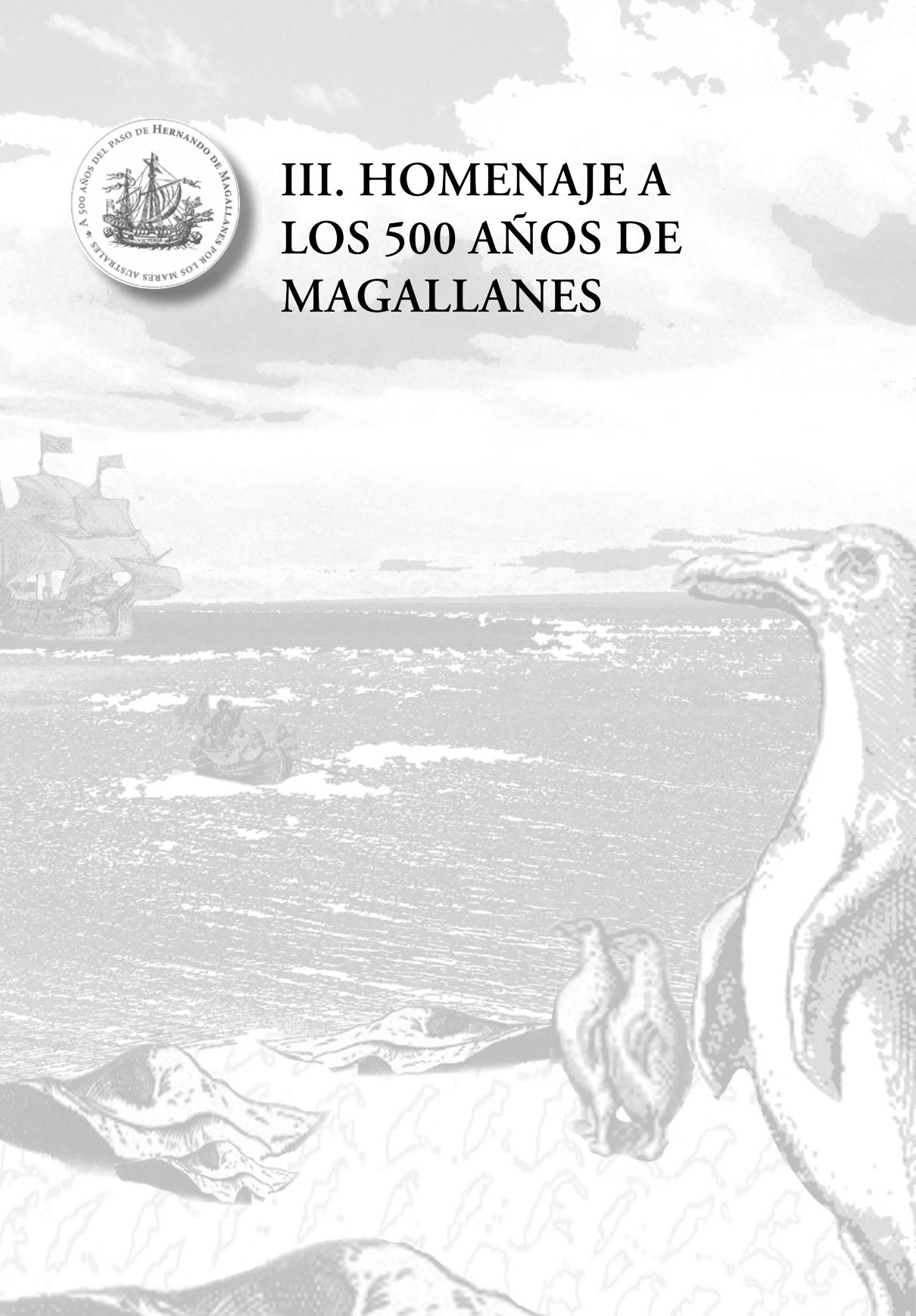
Markham, Clements. *Historia del Perú* Cap. VI (Lima: Imp. La Equitativa, 1895).

Meza, Néstor. *Formas y Motivos de las Empresas Españolas en América y en Oceanía* (Santiago: Imprenta Universitaria, 1937).

Morales, Ernesto. *Sarmiento de Gamboa, un Navegante Español del Siglo XVI* (Buenos Aires: Ed. Atlántida, 1940).

Pereyra, Carlos. *Historia de la América Española* Tomo VII: Tercera Parte (Madrid: Editorial Saturnino Calleja, 1925).

III. HOMENAJE A LOS 500 AÑOS DE MAGALLANES



HERNANDO DE MAGALLANES Y LOS MONSTRUOS MARINOS DEL MAR AUSTRAL, 1520

M. Consuelo León Wöppke

1. INTRODUCCIÓN

Desde tiempos remotos los navegantes del mundo han temido a los monstruos marinos. La creencia en estos seres sobrenaturales ha quedado plasmada en antiguos mapas y cartas de navegación, permaneciendo en el inconsciente colectivo hasta nuestros días. La inmensidad de los océanos, y sus desconocidas profundidades, incentivaron la imaginación de aquellos aventureros que se atrevían a cruzar los mares sobre pequeñas e inseguras embarcaciones.

La vulnerabilidad del hombre en la inmensidad oceánica parecía agudizarse en las latitudes del extremo austral, donde hacia los siglos XV y XVI la navegación debía realizarse por rutas desconocidas, en medio de una geografía hostil, y usando una cartografía deficiente e incompleta. Tales condiciones marcaron la travesía de Hernando de Magallanes y sus compañeros, quienes, dispuestos a circunnavegar el globo, se aventuraron a surcar los lejanos mares del fin del mundo, plagados –según se creía– de amenazantes monstruos y bestias sobrenaturales.

Más que analizar portulanos y mapas, este trabajo pre-

tende identificar cuáles eran los monstruos marinos más difundidos en la época de Magallanes y los grandes descubrimientos geográficos, estableciendo cuándo aparecieron en la cartografía occidental y cuál era su origen en el imaginario de la época. Sobre este último punto, será importante distinguir si estas bestias marinas habían surgido a partir de relatos bíblicos; si eran fruto de una imaginación enfrentada al miedo de lo desconocido; o si simplemente habían aparecido en los mapas como una manera de ornamentar y ocupar los espacios que quedaban vacíos, producto del desconocimiento geográfico de la época[1].

Como idea general, se sugiere que los monstruos marinos -así como los terrestres- eran no sólo resultado de la fantasía de algunos navegantes y artistas; sino más bien una representación gráfica de los temores comunes que el ser humano sentía frente a grandes dificultades. Durante la era de los grandes descubrimientos geográficos, lo anterior se plasmaba en el desafío de navegar inmensos espacios oceánicos hasta entonces desconocidos, los que eran habitados por tribus consideradas salvajes y por una fauna exótica, cuya naturaleza se ignoraba o simplemente, no era posible explicar desde la perspectiva europeo-cristiana.

Para este estudio, y especialmente en lo relacionado a la hazaña de Hernando de Magallanes, se utilizaron dos obras de Mateo Martinic: *Cartografía Magallánica, 1523-1945* (publicado en 1999); y *Una Travesía Memorable: Hallazgo y Navegación del Estrecho de Magallanes* (publicada en 2016*).* Asimismo, se consultaron numerosos libros y artículos sobre fauna fantástica, mitología, y cartografía náutica elaborada mayormente durante la llamada Edad de Oro de la cartografía.

Respecto del significado del concepto "monstruo" debe entenderse "como hacían los antiguos" a un ser que "en alguna forma, es contra natura"; pero que, como San Agustín e Isidoro de Sevilla señalaban, era también era "parte del plan de Dios, un adorno del universo que podía

---

[1] Por ejemplo, con el relato de Jonás y la ballena. En el *Commentario* de Beatus (1175 d. C., aproximadamente), aparece por primera vez la figura de un hombre dentro del estómago de un gran pez. Chet Van Duzer, *Sea Monsters on Medieval and Renaissance maps* (London: The British Library, 2014), pp. 15 y ss.

enseñar acerca de los peligros del pecado"[2]. Debe considerarse que, aunque la apariencia de los monstruos marinos cambió a través del tiempo, siempre estuvieron presentes en la mente de aquellos que osaron adentrarse en el desconocido mar austral. Por lo anterior, es que este estudio pretende, como tarea principal, identificar a los monstruos marinos que pudieron haber acompañado a Hernando de Magallanes y a sus hombres en aquel histórico viaje por la costa patagónica y el Estrecho en el año 1520.

El texto está divido en cuatro partes. La primera, expone brevemente algunos componentes culturales que coexistían en la época de los grandes descubrimientos geográficos. En segundo lugar, se revisa parte de la cartografía más importante al momento del descubrimiento de América y del hallazgo del Estrecho de Magallanes. En la tercera parte se identifican algunos de los monstruos marinos más recurrentes y significativos que aparecen en la cartografía consultada. Entre éstos, se ahondará en aquellos que supuestamente pudieron haber acompañado a Hernando de Magallanes en su viaje por las costas patagónicas y por el paso interoceánico que hoy lleva su nombre. Finalmente, la cuarta parte reflexiona sobre la vinculación entre los monstruos marinos y los temores individuales y colectivos del ser humano de la época.

2. LA ÉPOCA DE HERNANDO DE MAGALLANES

La época en que vivió el gran navegante Hernando de Magallanes es, por decir lo menos, interesante. Se trata de un período histórico donde muchos elementos del mundo cultural medieval subsistían, a la vez que iban surgiendo otros factores propios de la modernidad que se estaba gestando a partir del Renacimiento, la Reforma religiosa, y el pensamiento humanista.

A esa coexistencia de viejos y nuevos idearios y valores, hay que agregar la expansión global de los centros de poder económicos y políticos, y la

---

[2] San Agustín (354- 430 d.C.) e Isidoro de Sevilla (560-636 d.C.). Van Duzer (2014), pp. 8 y 16.

necesidad de los imperios de establecer sus límites en algunas de las zonas geográficas más apetecidas de la época, por ejemplo, en el área de las islas Molucas. Tanto el deseo de acrecentar el conocimiento geográfico, como el afán de gloria, y las contiendas económicas, pueden entenderse entonces como elementos que configuraron el contexto histórico en el que se llevó a efecto la circunnavegación liderada por Hernando de Magallanes.

Ésta era una época donde el respeto hacia la religión, propio del medioevo europeo, languidecía, y se cuestionaban no sólo el omnímodo poder de la Iglesia, sino también los propios valores religiosos que ella sustentaba. La Reforma de Calvino y Lutero había lesionado seriamente el poder de la Iglesia romana en la zona norte de Europa, acrecentando el rápido auge económico y político alcanzado en esas regiones. En el extremo occidental del continente, la Corona española había logrado expulsar a los moros y unificar políticamente a buena parte de la península ibérica (1492), consolidando su poder. Al mismo tiempo, sin embargo, el Imperio sentía tambalear el control que había poseído sobre los codiciados Países Bajos, los que acabarían por independizarse prácticamente un siglo más tarde, en 1581.

Ya hacia fines del siglo XV la rivalidad entre España y Portugal había alcanzado su punto más álgido en la competencia por el control de las rutas comerciales marítimas. Como es conocido, el reino de Castilla y Aragón había apoyado la realización de una empresa de descubrimiento y conquista al otro lado del Atlántico. En búsqueda de una ruta directa hacia las Indias, la expedición liderada por Cristóbal Colón descubrió en su trayecto lo que más tarde sería confirmado como un continente hasta entonces desconocido (1492). El hallazgo del nuevo mundo, contrario a lo que pudiera pensarse, no puso fin a los esfuerzos por encontrar un nuevo camino hacia las Indias, al contrario, acrecentó el interés de los navegantes por descubrir un paso interoceánico que conectara el Atlántico con lo que se denominaba inicialmente como Mar del Sur.

Portugal, por su parte, había creado y desarrollado una notable escuela náutica en Sagres, la que le había permitido explorar y conquistar la costa occidental africana hasta el Cabo de Buena Esperanza (1497); y

luego, con Vasco de Gama, arribar a la India, consolidando así un gran imperio mercantil de especias a principios del siglo XVI. Como una forma de evitar un conflicto mayor entre dos reinos católicos, el pontífice romano Alejandro VI había trazado una línea demarcatoria que dividía el mundo de polo a polo; y que, proyectada a través del Atlántico, dejaba para España los territorios al oeste de la demarcación, y para Portugal, los que se encontraban hacia el este.

Dicha iniciativa, sin embargo, no zanjaba todas las controversias entre españoles y portugueses, dejando en situación de disputa a las afamadas islas Molucas. Este territorio, de gran riqueza e importancia para el comercio de las especias, era ambicionado por ambas naciones europeas, las que se arrogaban su propiedad. Justamente, la necesidad de determinar con precisión la ubicación de aquel prodigioso territorio fue una de las principales motivaciones que impulsó el histórico viaje de Magallanes[3].

De hecho, el experto navegante, había decidido ofrecer sus servicios y su vasta experiencia a la Corona Española luego de algunas rencillas con sus compatriotas. Disconforme y desilusionado por el trato recibido en su país, Magallanes propuso a los castellanos ir en búsqueda de un paso marítimo en los confines del mundo hasta entonces conocido, que permitiese un acceso directo a las islas Molucas y a la región de las especias. Es a partir de entonces que la visión de Hernando de Magallanes y el interés de la corona española, coincidieron plenamente. Después de 18 meses de preparaciones, y luego de superar temores, inquietudes y las infaltables rencillas intestinas, la expedición zarpó el 10 de agosto de 1519, con tres navíos y 237 hombres[4].

Magallanes, reconocido por poseer un avanzado conocimiento y experiencia en navegación, sabía que la información disponible sobre los mares australes era incompleta y bastante imprecisa. Conocía también

---

3 Miguel Castillo, "América en la cartografía del siglo XVI, 1500-1556 (II)" *Quiroga* n° 14 (julio-diciembre, 2018b), p. 57.

4 Miguel Castillo, "América en la cartografía del siglo XVI, 1500-1556 (I)" *Quiroga* n° 13 (enero-julio, 2018a), p. 59.

los intentos previos por encontrar el paso interoceánico por parte de la Corona española; y estaba al tanto de la existencia de otro mar, más allá del Atlántico, el que Vasco Núñez de Balboa había descubierto en 1513 y denominado como "Mar del Sur". Ése era el océano que debía alcanzar navegando por el extremo austral del mundo.

Asimismo, se entiende que Magallanes había tenido amplio acceso a diarios, bitácoras y cartas de navegación lusitanos; como también a los escritos de Américo Vespucio, y al mapa de Martin Waldseemüller, publicado en 1507[5]. Anteriormente, y durante una década, Magallanes había navegado bordeando el continente africano hasta alcanzar la India, acumulando gran experiencia y conocimiento.

La primera parada importante de la expedición de Magallanes en las costas del Nuevo Mundo fue la realizada en Río de Janeiro, a fines de noviembre de 1519. Posteriormente, en marzo del año siguiente, los aventureros alcanzaron la latitud 46º S. La hostil geografía del litoral sudoriental patagónico pondría a prueba el liderazgo y el conocimiento náutico de Magallanes, tal como le había ocurrido a Américo Vespucio en 1502. Al respecto, se cree que el explorador florentino había alcanzado la latitud 48º S, luego de lo cual decidió retornar, debido a las extremas condiciones climáticas que le habían hecho temer por su vida. En sus escritos, consigna que había "mucho viento, con olas grandísimas y el aire tormentoso; y era tanta la tempestad que toda la flota estaba con gran temor (…) el frío era tan intenso que ninguno de la flota se podía remediar o soportarlo"[6].

A diferencia de Vespucio, y enfrentado a esa misma exigencia climática, Magallanes decidiría continuar el viaje, pese a que "la mayoría de la gente suspiraba por volverse, y le requirieron una y muchas veces que sin ir más adelante diese vuelta"[7].

---

5 Mateo Martinic, *Una travesía memorable: Hallazgo y navegación del Estrecho de Magallanes, 21 octubre - 28 noviembre 1520* (Punta Arenas: La Prensa Austral, 2016), p. 71.

6 Cf. Carta Vespucio al rey en Martinic (2016), p. 39

7 Magallanes al rey en Martinic (2016), p. 43.

La navegación no era fácil, y ante la gran cantidad y magnitud de los problemas de todo orden que se habían suscitado, el jefe de la expedición decidió invernar en el puerto San Julián, ubicado en latitud 49º 35' S. Pese a lo anterior, los descontentos y las conspiraciones continuaron; y también durante esta forzada estadía invernal, se originó el mito del gigantismo patagón[8]. Cabe agregar, además, que, hasta la fecha, no existe una opinión unánime acerca de las cartas de navegación que Magallanes llevó en su travesía.[9]

La flota zarpó nuevamente hacia el sur en agosto de 1520. En octubre, luego de varias exploraciones tentativas, finalmente alcanzaron la boca oriental de lo que más adelante se confirmaría como un paso interoceánico desconocido. Ingresaron a él en medio de un "temporal desatado", con gran riesgo para las naves y sus tripulantes[10]. Posteriormente, dando fiel cumplimiento a su compromiso con la Corona, Magallanes tomó posesión del "Estrecho de Todos los Santos, de las tierras de los Patagones y de los Fuegos, de sus habitantes y bestias en el nombre del muy dignísimo don Carlos Rey Católico de Castilla, Aragón y Granada y Emperador de los Romanos"[11].

Cabe señalar que, en aquel entonces, y debido a la sucesión de importantes descubrimientos geográficos, se había generado consenso en cuanto a la conveniencia y necesidad de fijar un "antimeridiano" en el océano Pacífico, equivalente al fijado por el Tratado de Tordesillas en el Atlántico. Se aspiraba a establecer una línea que permitiera repartir los

---

8 Dice Pigafetta "ese hombre era tan alto que con la cabeza apenas le llegábamos a la cintura". Eran altos, dice Martinic, medían "un metro ochenta de estatura". Martinic (2016), pp. 95 y ss.

9 Según Martinic (2016), le prepararon 18 cartas de marear, once bajo su supervisión personal y las otras siete, bajo la de Ruy Faleiro; pero según Castillo, le prepararon 24 cartas, todas fabricadas por el portugués Nuño García de Toreno, cartógrafo oficial de la Casa de Contratación. Posiblemente, alguna cartografía fue confeccionada por Diego Ribero, que desde 1518 era cosmógrafo real de Corona española. Martinic (2016), p. 76; Castillo (2018a), p. 24

10 Cf. Martinic (2016), p. 113.

11 Cf. Martinic (2016), p. 153.

remotos espacios geográficos del Lejano Oriente y el Pacífico entre los principales imperios de la época. Sin embargo, al tratarse tierras de gran riqueza, se requirió de expertos de ambas Coronas para precisar la línea de demarcación atlántica, a fin de proyectar su equivalente en el océano Pacífico. En 1522, la carta náutica de Nuno García de Toreno trazaría la línea del antimeridiano, dejando en el sector español las Molucas y buena parte de Asia, en desmedro de Portugal. Algo similar contemplaba el *Totius orbis descriptio,* realizado por Juan Vespucio en 1524[12].

Finalmente, y tras varios años de controversia hispano-lusitana, el Tratado de Zaragoza (1529) fijó el antemeridiano y acordó la compra por parte de Portugal de los derechos de propiedad, navegación y comercio que la Corona española tenía sobre las islas Molucas. No obstante, España continuaría controlando el estratégico y recién descubierto paso interoceánico austral, tal como estaba indicado en varios mapas. Así, por ejemplo, en la *Carta Universal* y el *Planisferio* "confeccionados en 1526 por Juan Vespuci" aparece en la boca del Estrecho la siguiente leyenda: "Estrecho de santantón que descubrió Hernando de Magallanes por mandato de sus Majestades". De modo similar, en el *Mapamundi* de Visconte de Maggiolo, elaborado en 1527, se muestra la bandera castellana flameando en la costa del estrecho.[13] Desde aquella época la incorporación de estos emblemas patrios y otras figuras de todo tipo se haría común en la cartografía occidental.[14]

---

12 Piloto de la Corona y sobrino de Américo Vespucio. Castillo (2018a), p. 27.

13 Cf. Martinic (2016), p. 156.

14 Desde el *Planisferio* realizado por Diego Ribero en 1529, los mapas se completan con emblemas, motivos de flora y fauna, instrumentos científicos y técnicos junto con imaginería tradicional de barcos. Castillo (2018a), pp. 58 y 60.

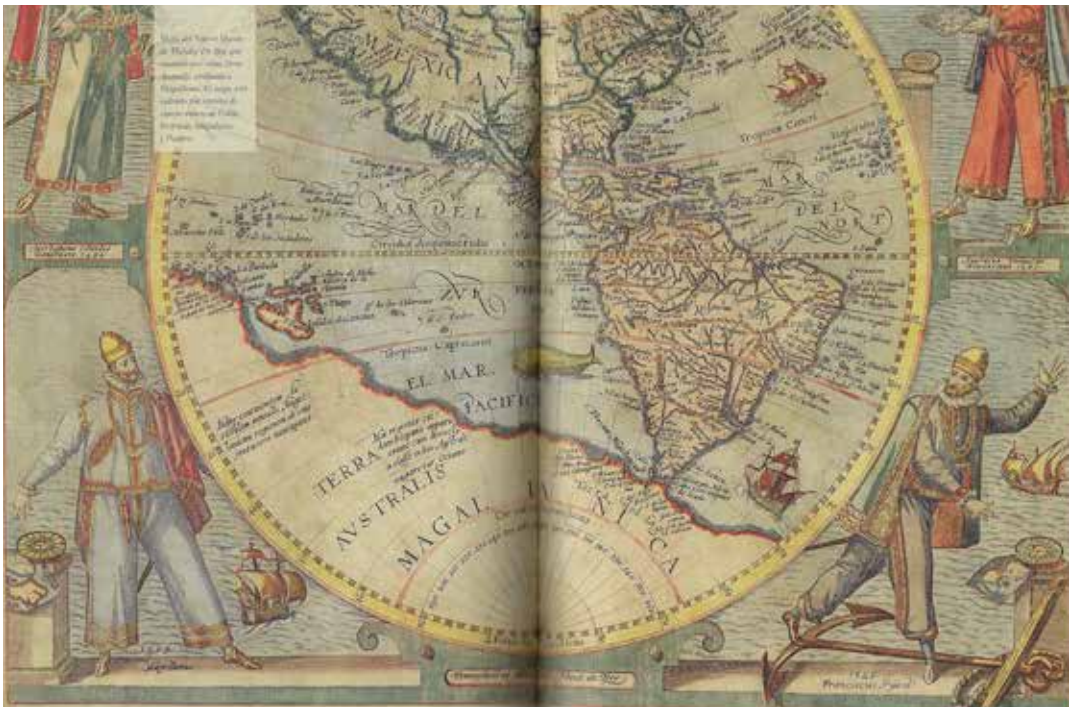


Fig. 1. Theodor de Bry, 1526.

3. AMÉRICA AUSTRAL DURANTE LA EDAD DE ORO DE LA CARTOGRAFÍA

Un siglo antes de la hazaña de Magallanes, se habían popularizado en Occidente las ideas del geógrafo Claudio Ptolomeo. En las representaciones del sabio griego se mostraba el mundo conocido durante los primeros siglos de la era cristiana, teniendo por centro el mar Mediterráneo. La tierra firme, en tanto, aparecía rodeada por un vasto océano exterior, configurando una visión que perduraría por largo tiempo, hasta fines de la edad media. El progreso de la cosmografía, el desarrollo de nuevas técnicas náuticas y la evolución de la brújula, colaboraron al perfeccionamiento de la navegación de altura, repercutiendo –consecuen-

temente– en la expansión del conocimiento geográfico que caracterizó a la era de los grandes descubrimientos[15].

Hernando de Magallanes conoció los mapas más importantes de la época pues tuvo acceso a la completa información cartográfica portuguesa y española existente por aquel entonces. Cabe señalar que, precisamente, en este periodo se produjeron dos hechos trascendentales que transformaron radicalmente la forma de ver el mundo: el descubrimiento del Nuevo Mundo y la ya referida primera circunnavegación del planeta, iniciada por el propio Magallanes. Como fue señalado con anterioridad, entre los mapas previos al viaje del portugués –que ya transformaban la percepción geográfica del mundo a principios del siglo XVI– se encontraba el planisferio del lorenés Martin Walseemüller (1507), el que se basaba en los descubrimientos de Américo Vespucio y mostraba el litoral americano hasta la latitud 48º S.

Este mapa constituyó un valioso instrumento para monarcas y navegantes, pues daba cuenta de las nuevas tierras descubiertas –ignoradas por la cosmografía antigua y medieval– y, lo que tuvo mayor trascendencia, daba forma a la denominada "invención de América". El documento representaba al Nuevo Mundo completamente separado de Asia, bajo el nombre de "América", en honor a Vespucio[16]. Aunque este mapa sólo incluía leyendas sobre los monstruos marinos, en su nueva versión de 1516 incluyó de manera clara criaturas fantásticas: una sobre la que cabalga el rey Juan Manuel de Portugal parece mitad elefante y mitad bestia marina[17].

Otro importante cartógrafo de la época fue Piri Reis, autor del primer mapamundi del *Libro de los Mares* (1513), texto de consulta para la navegación en el que ya se esbozaban las costas americanas. Este mapa tur-

---

15 Mateo Martinic, *Cartografía magallánica, 1523-1945* (Punta Arenas: Ed. UMAG, Imp. Vanic Ltda., 1999), pp. 23 y ss.

16 El planisferio de Wadsemüller "*Universalis cosmographia secundum Ptholomaei traditionen et Americi Vespucii aliorum que ilustrationes*" se publicó junto a un globo terráqueo y un tratado geográfico. Castillo (2018a), p. 24; Martinic (1999), p. 46.

17 Van Duzer (2014), p. 11.

co, basado en el modelo del portulano medieval, representaba las tierras del nuevo continente plagadas de monstruos. En los mares adyacentes, en tanto, pueden identificarse un pez gigante con dos hombres encima prendiendo fuego, ilustración que se repetirá en bestiarios y mapas occidentales[18].

Cabe recordar que, en aquella época, la Real Casa de Contratación de las Indias confeccionaba los mapas a medida que el conocimiento geográfico mundial se iba ampliando; pero siempre mostrando los valores e intereses de la Corona española. La información se asentaba en un Padrón real o "instrumento por el que se regía la creación de mapas que habían de utilizar los pilotos españoles[19]. Era, en cierta forma, la "visión oficial del mundo" de la Corona española, y se la resguardaba como "un secreto de Estado". En consecuencia, la cartografía mostraba sólo lo que los monarcas querían revelar y por ello, obviamente, los mapas españoles omitían mucha información cartográfica sobre sus dominios americanos, la cual –de una u otra manera– aparecía tiempo después en la cartografía de otras naciones.

Como ya se señaló, el viaje de Magallanes contribuyó enorme y decisivamente al conocimiento geográfico de la América austral y de la zona del Estrecho en particular. De hecho, el primer mapa del recién descubierto paso interoceánico fue un bosquejo realizado por Antonio Pigafetta, quien estuvo embarcado en la flota de Magallanes, y quien además era el cronista de la expedición. Dicho trabajo cartográfico fue confeccionado en 1522, y publicado en varias ediciones el año 1524 con el nombre de *Notizie del Mondo Novo*[20].

Luego del descubrimiento del Estrecho, la Corona española envió nuevas expediciones a la zona austral. Entre ellas estuvo la de Francisco García Jofré de Loaysa (1526), que llevaba como segundo en el mando

---

18 Nicolás Duque. *Monstruos marinos: Transición epistemológica a través de las cartografías de los siglos XVI y XVII* (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, Tesis de Grado, 2019), pp. 47 y ss.

19 Martinic (1999), p. 11.

20 Martinic (1999), p. 16.

a Juan Sebastián Elcano, recordado por haber culminado exitosamente la empresa de circunnavegación mundial iniciada por Magallanes. Extrañamente, en las décadas siguientes, el desarrollo del conocimiento geográfico hispano tendría un lento progreso. Los mayores aportes fueron realizados por cartógrafos alemanes e italianos, quienes siguieron adelante con el perfeccionamiento de mapas y cartas náuticas. En muchas de estas obras continuaron apareciendo diversas representaciones de monstruos marinos. Así, por ejemplo, en el *Typus Cosmgraphicus Universalis* de Sebastián Münster (1532), se integraron todos los descubrimientos y relatos más importantes hasta la fecha, y se representaron algunas creaturas mitológicas.

Más importante aún –por haber incluido la ruta magallánica- fue el *Atlas* de Battista Agnese (1542), obra que resume el conocimiento geográfico español de la época, y que el emperador Carlos I regaló a su hijo, el futuro Felipe II.[21] Sin embargo, lo que podría ser considerado como el primer atlas moderno -de acuerdo con Martinic y Duque- fue el *Theatrum Orbis Terrarum* (1570) de Abraham Ortelius, cartógrafo real de Felipe II. En esta obra, Ortelius dibujó un monstruo marino sobre el golfo San Sebastián, ubicado en Tierra del Fuego. Esta creatura, un híbrido entre un caballo y una ballena, estaba posicionada según dice Duque, en un espacio que no se "conoce muy bien"[22].

Prontamente, la cartografía elaborada en los Países Bajos comenzó a adquirir importancia internacional, lo que se graficó en la publicación de su primer atlas marítimo en 1584[23]. Ésta y otras obras cartográficas relevantes dieron a los siglos XVI y XVII el apelativo de "edad de oro" de la cartografía. Aunque inicialmente Amberes había sido el centro de impresión cartográfica, ya en el siglo XVII la producción se trasladó a Amsterdam. En su mayoría, los mapas mostraban los viajes comerciales y de exploración, pues se pretendía contribuir a una navegación segura en una época de gran expansión comercial.

---

21 Castillo (2018a), p. 67.

22 Nació en 1527 y murió en 1593. Duque (2019), pp. 31 y 32.

23 Duque (2019), p. 26.

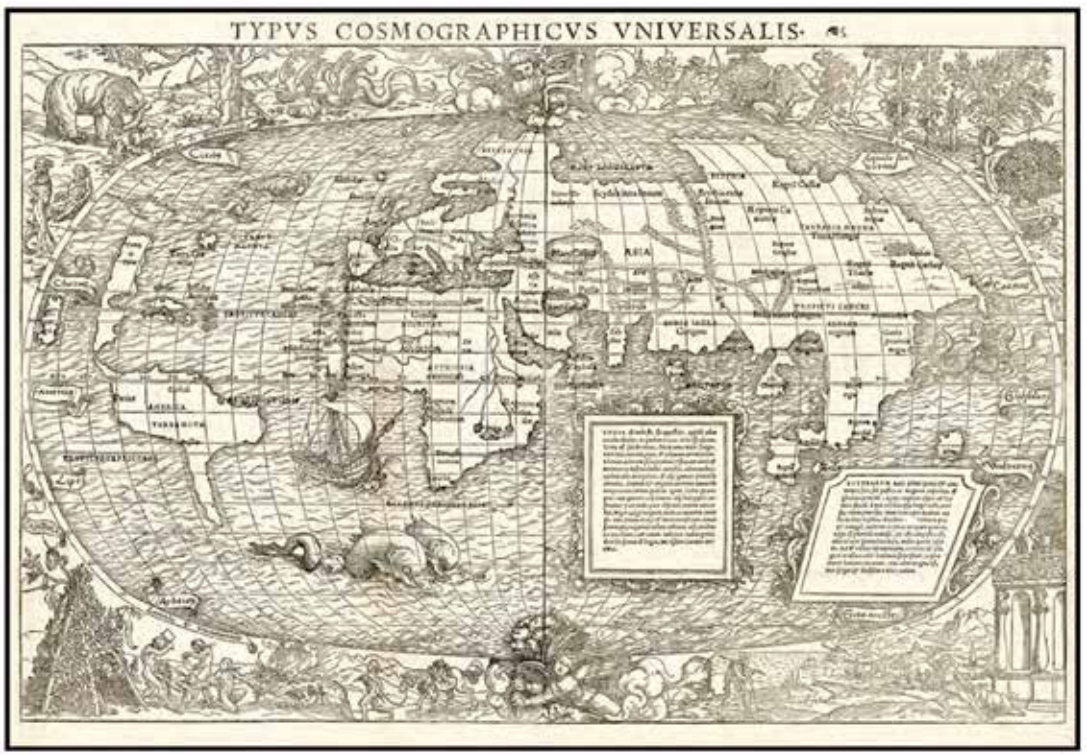


Fig. 2. "Typus cosmographicus Universalis" de Sebastián Múnster, 1532.

Tal como había ocurrido con la cartografía española, alemana e italiana, las obras neerlandesas mantuvieron la representación de monstruos marinos en medio del auge cartográfico y los avances científicos. Theodor de Bry en su mapa *Americae pars magis cognita,* confeccionado en 1592, muestra prácticamente la totalidad del continente americano, y en un margen da cuenta de un monstruo marino "parecido a una ballena y a un pez gato o bagre"[24].

De manera similar, Arnold Florent van Langre –hijo de un fabricante de globos terráqueos de los Países Bajos– representa en su mapa *Delineato omnium orarum totius Australis partis americae dictae Peruvianae* (1596)

---

[24] De Bry nació en Lieja en 1528. Duque (2019), pp. 33 y 34.

monstruos marinos. Uno de ellos está junto a las descripciones de Tierra del Fuego; es decir, en la misma ubicación que Ortelius lo había dibujado 26 años antes: era el límite de lo conocido y, quizás, "un indicativo de peligro ante la inmensidad del mar abierto"[25].

Otro cartógrafo de importancia en la época fue Hendrik Hondius, quien en su obra *America Noviter Delineata*, publicada en 1631, incluye tres monstruos marinos y un hombre gigante. Los monstruos se asemejan a colosales serpientes marinas; dos están ubicadas en el Océano Pacífico, y la tercera en el mismo ya citado golfo de San Sebastián, en la costa oriental de Tierra del Fuego[26]. Por ello, cabe inferir que, no obstante, todo el progreso del conocimiento alcanzado durante la era de los grandes descubrimientos, la parte austral de los mapas americanos seguía siendo muy incompleta y plena de interrogantes; y quizás por esto, los monstruos marinos se dibujan casi siempre en el mismo lugar: en la boca oriental del Estrecho, en el golfo de San Sebastián.

4. MONSTRUOS MARINOS: PRINCIPALES REPRESENTACIONES HASTA EL SIGLO XVI

La representación de monstruos y seres sobrenaturales en los mapas del mundo puede rastrearse –de manera más o menos continua– desde la Antigüedad hasta la época de Magallanes, e incluso más allá. A partir de aquello es posible sostener que el navegante portugués, junto a su amplio conocimiento científico y técnico, fue acompañado en su viaje por numerosos monstruos marinos. Estos seres fabulosos, formaban parte de las creencias populares de los navegantes de la época, y estaban presentes en la mayoría de los mapas y cartas de navegación de aquel entonces.

Las representaciones de dichas creaturas, en términos generales, dan cuenta de dos tipos de monstruos: los terrestres, que habitaban en las

---

25 Van Langren nació aproximadamente en 1571 y murió en 1644. Duque (2019), pp. 35 y 37.

26 Era flamenco y nació en 1573 y su muerte es 1650. Duque (2019), p. 38.

Fig. 3. Piere Descelliers "Sirena contemplándose", 1550.

tierras emergidas; y los marinos, que surcaban las insondables profundidades del océano y salían a la superficie de tiempo en tiempo. Existen evidencias de ilustraciones de bestias marinas, por lo menos, desde el siglo VIII d. C., y su rasgo distintivo era el hibridismo.[27] Combinando características de animales terrestres y marinos, los mapas y cartas náuticas desde aquella época nos muestran fantásticos seres como el león acuático, el *canis marinus*, el cerdo de mar, o un hipocampo o caballo marino, capaz de caminar sobre las olas. La naturaleza híbrida de estas bestias puede explicarse por la creencia medieval que suponía que cada creatura terrestre tenía su equivalente en el mar[28].

Asimismo, era propio de estos seres fantásticos el poseer dimensiones gigantescas y un carácter malévolo y violento. Muchos de ellos, pre-

---

27 El friso asirio llamado "transportan de madera", del siglo XVIII a. C, muestra los primeros monstruos marinos: una serpiente marina y dos sirenas varones. Van Duzer (2014), pp. 13 y 14.

28 Esta teoría parte con Plinio, el Viejo (23-79 d. C.). Van Duzer (2014), p. 9.

sentaban también características de serpientes y otros reptiles, lo que probablemente los vinculaba con el conocido relato bíblico del jardín del Edén y la encarnación del mal.

Con el correr de los siglos, los monstruos marinos continuaron representándose, intermitentemente, en los mapamundis y en las cartas náuticas (o portulanos), como una advertencia perpetua de peligros imprecisos para navegantes y exploradores. En la limitada cartografía medieval, estas bestias acuáticas aparecen frecuentemente en las áreas geográficas más desconocidas de esa época, alejados del Mediterráneo; desplazándose lentamente hacia el *mare Tenebrosum* (el océano Atlántico) y las aguas de las altas latitudes.

Posiblemente, la idea de incorporar monstruos marinos en los mapas sea originaria de Oriente. De hecho, en una popular versión bizantina de los ocho primeros libros del Antiguo Testamento –aproximadamente del siglo XII– se ilustra la creación de los animales, incluyendo a los monstruos marinos; esto podría haber influenciado la cartografía occidental posterior[29]. De igual forma, la manera de representar a Jonás al interior de la ballena –y no en su boca– pudiese también tener su origen en la iconografía bizantina[30].

Ya en el antiguo mapa del cosmógrafo San Andrés de Arroyo Beatus –*circa* 1248 d. C.–, aparecen algunos monstruos marinos: una sirena, un dragón y varias serpientes. Tiempo después, cuando se empezaron a imprimir los mapas, tales monstruos reaparecieron con más fuerza y mayor variedad, posiblemente porque lo exótico de esos dibujos los hacía más atractivos para su venta. De acuerdo con Chet van Duzer, los monstruos marinos en los mapas servían para varios propósitos. Uno de ellos era la función decorativa, enfatizando la vitalidad del océano y la variedad maravillosa de creaturas existentes en los mares (las "curiosidades"). En segundo lugar, también podían ser indicativo de peligros desconocidos, induciendo temor en los navegantes para alejarlos de esas áreas maríti-

---

29 Génesis 1:20-28. La versión bizantina es de entre el siglo X al XII d. C.

30 Van Duzer (2014), p. 18.

mas y así proteger la pesca o, simplemente, para desincentivar sus viajes y exploraciones[31].

Algunos sostienen que los monstruos marinos fueron cambiando de significado a través de los siglos. De hecho, estos seres fantásticos, sin perder del todo su connotación religiosa, también van modificando su ubicación o localización geográfica. Una idea bastante extendida para explicar este "desplazamiento" propone que los cartógrafos dejaban de representar monstruos marinos en aquellas aguas que habían sido exploradas y donde no se habían reportado "avistamientos", según las anotaciones registradas en bitácoras y partes de viajes. En contrapartida, los temidos monstruos de los océanos seguían apareciendo representados en aquellas regiones que permanecían sin explorar.

La presencia de estas creaturas en mapas y cartas de navegación podría también haber estado vinculada a supremacías marítimas y mercantiles. Con los monstruos, afirma Duque, se intentaba "enviar un mensaje, una inquietud sobre estos mares cercanos o quizás una advertencia sobre los nuevos territorios de la corona española adquiridos desde finales del siglo XV[32].

Para ilustrar los mapas y portulanos, los cartógrafos o sus dibujantes se basaban en los "bestiarios" medievales, que eran recopilaciones de descripciones de monstruos, o seres desconocidos o extraños. Tales obras, con sus especificaciones e imágenes, contribuyeron a generar lo que se aceptaba como conocimiento sobre las bestias marinas, mostrándolas como pertenecientes a un mundo aparte, de naturaleza distinta, con escasa o ninguna similitud humana.

Con el descubrimiento de América, los monstruos marinos disminuyeron momentáneamente su preponderancia y presencia. Sin embargo, cuando las obras cartográficas empezaron a producirse mayoritariamente en los Países Bajos, los monstruos marinos reaparecieron en plenitud. Como ya se ha señalado, en algunas ocasiones estas representaciones

---

31 Van Duzer (2014), pp. 11 y 12.

32 Duque (2019), pp. 26, 53 y 54.

fueron localizadas en otros puntos geográficos –especialmente en el cono austral americano– donde servirían para adornar la realidad y expresar lo inexplicable de su geografía[33].

De tal modo, en pleno siglo XVI, los monstruos marinos seguían formando parte de las cartas de navegación y mapas europeos. Entre los seres más significativos de este grupo cabe mencionar a "medusa" y "scylla (escila).

Inicialmente, medusa era un ser grotesco de rostro porcino, nariz de simio y dientes caninos; pero a partir del siglo V a.C. se transforma y adquiere la apariencia de una mujer joven, atractiva y peligrosa, con serpientes en lugar de cabello. Medusa, de acuerdo con la mitología griega, vivía en el océano Occidental –considerado entonces como "la frontera del mundo habitado"– y tenía la capacidad de convertir en estatua de piedra a todo aquel que la mirase fijamente a los ojos. Con todo, señala Kiki Karoglu, medusa ha terminado siendo un símbolo protector de vivos y difuntos[34].

Scylia, en cambio, era descrito como un monstruo marino que aterrorizaba a los antiguos navegantes: vivía en una caverna brumosa y lloraba como un cachorro. Su cuerpo tenía 12 piernas y 6 cuellos largos, cada uno con tres hileras de gruesos dientes, llenos de "muerte negra" y lanzaba a los tripulantes al fondo del océano. Para Karoglu, scylia expresa los peligros y temores propios a una navegación de la época, así como el miedo a ser seducido y devorado[35].

Respecto de las sirenas, probablemente las más conocidas creaturas de la

---

33 Duque (2019), pp. 55 y 57.

34 Hesíodo, *Theogonía* 274-5. Según la leyenda del héroe Perseo, éste la encuentra dormida: y sólo mirándola a través de su escudo, pudo cortarle la cabeza. En los siglos XVIII y XIX, era utilizada para protección, ya que su mirada paralizaba a enemigos; en el siglo XX, Gianni Versace lo convirtió en el logo de su casa de modas, ya que simboliza "la seducción, pero también atracción peligrosa". Kiki Karoglou, "Dangerous beauty: Medusa in classical art." *The Metropolitan Museum of Art Bulletin* Vol. 75 n° 3 (Winter, 2018), pp. 4 y ss.

35 Aparece por primera vez en la Odisea. Karoglou (2018), p. 42.

mitología marina, Homero señalaba que eran bellas jóvenes cuyo destino era vivir hasta que un mortal pudiese resistir al encanto de sus canciones. Por tal razón, las sirenas inducían a los marineros a la muerte. Según la leyenda, Odiseo se amarró al mástil de su barco e hizo tapar con cera los oídos de su tripulación, logrando así salvarse[36]. Las formas corporales de las sirenas provienen de Egipto y del Cercano Oriente: inicialmente eran creaturas híbridas con cabeza humana, cuerpo y garras de pájaro; pero desde los siglos V o VI, tomaron formas humanas[37]. Eran "seductoras", tenían una o dos "colas escamosas de peces, moviéndose en las profundidades", se adornaban con joyas, coronas y espejos; convirtiéndose en símbolos de la lujuria y de las tentaciones que acechaban al hombre de mar[38].

En 1539, pocos años después del viaje de Hernando Magallanes, Olaus Magnus publicó un "imaginativo e influyente" mapa –denominado *Carta Marina*– en el cual aparecen diversos monstruos marinos destrozando barcos y marineros, tal como se narraba en los antiguos mitos de los héroes griegos. Es sabido que Magnus pretendía que su mapa fuese considerado como un compendio de biología marina, utilizando información recopilada tanto en los bestiarios medievales, como en el folklore popular y en relatos marineros. No obstante, esta obra también puede considerarse como una muy interesante y completa recopilación

---

36 Antes de ellos, sólo los Argonautas habían logrado escapar a los encantos de las sirenas Cf. Karoglou (2018), p. 37.

37 Entre los que las describen como mitad pájaros están Apolonio de Rhodas, Higinio, Isidoro de Sevilla (560-636 d. C.) con su *Etymologiarum*, El Bestiario de Cambridge. Cf. Fernando Pérez y María Rodríguez, "Las sirenas medievales, aproximación literaria e iconográfica" *Anales de Historia del Arte* n° 7 (1997), p. 56; García, María, "Algunas precisiones sobre las sirenas" *Cuadernos de Filología Clásica* n° 5 (1973), p. 108.

38 Edmond Faral, *"La queue de poisson des Sirènes"* en Pérez y Rodríguez (1997), p. 57. En el *Bestiario latino* de Cahier y Martin se mencionan las dos formas de mujer-ave y mujer-pez. Desde el *Liber Nonstrorum*, del siglo VI d. C. las sirenas son doncellas marinas que seducen a los navegantes. María Rodríguez, "Las sirenas, génesis y evolución en la iconografía medieval" *Revista de Arqueología* n° 211 (1988), pp. 42-51.

de los monstruos más habituales del imaginario marítimo en la época de Magallanes y otros grandes navegantes[39].

Al respecto, resultan especialmente interesantes las descripciones y dibujos de algunas creaturas como el "cerdo marino", el "príster", y el "ziphius". El primero de estos monstruos era caracterizado como "monstruoso en todas sus partes": tenía cara de cerdo, "cuatro patas de dragón, dos ojos a cada lado de su lomo; y un tercero, en el vientre, hacia el ombligo" y una cola[40].

El "príster", por su parte, se definía como un cetáceo "muy cruel", que movía "el agua con tanta fuerza que lograba hundir hasta los más grandes barcos". Tenía una boca enorme, una piel espesa y negra, y una cola "cuyo peso puede hundir un barco". Magnus aconsejaba ahuyentarlo con "una trompeta de guerra", pues no "soportaba los sonidos agudos"[41]. El "ziphius", en tanto, era un monstruo que tenía cara de lechuza, ojos "horribles" y "una boca asombrosamente profunda, por lo que aterraba y alejaba a los que lo miraban". Era capaz de causar grandes perforaciones en la obra viva de los barcos, hundiéndolos con facilidad[42].

Otras de las creaturas monstruosas consignadas en la obra de Magnus fueron el *"polypus"*, la "murex", y la serpiente marina. La primera de estas bestias era representada como una langosta o cangrejo gigante de poderosas pinzas, que atrapaba marineros y los arrastraba a unas cavernas donde los devoraba. Lograba mimetizarse con el color y forma de las rocas, siendo casi imposible verlo a tiempo y escapar de él[43]. La *"murex"*, en tanto, era una larga y feroz serpiente que no podía retraer comple-

---

39 Usó el bestiario medieval *Hortus sanitatis* de 1485. Edward Brooke-Hirching, *El Atlas fantasma: Grandes mitos, mentiras y errores de los mapas* (Barcelona: Blume, 2018), p. 54.

40 Posiblemente el cerdo marino era una morsa. Brooke-Hitching (2018), 59.

41 Brooke-Hitching (2018), p. 60.

42 Brooke-Hitching (2018), p. 61.

43 Posiblemente se basaba en la "gran bestia de Midgard" de la mitología noruega "que si se mordía la cola, "podía abrazar toda al tierra". Brooke-Hitching (2018), p. 63.

tamente su lengua o bien un molusco gigante. Finalmente, estaba la temible serpiente de mar, de "ojos flameantes", capaz de destruir navíos y devorar hombres. Se decía que esta creatura medía unos 18 metros de largo y era delgada como el brazo de un niño. Al aproximarse en línea recta resultaba muy difícil de avistar para las embarcaciones, las que –inevitablemente– eran trituradas y hundidas.

Completan el grupo de los monstruos marinos más difundidos, la "vaca marina", el "unicornio de mar", y los "caribdis". La primera, era caracterizada como "fuerte, rabiosa y perjudicial", y capaz de vivir 130 años "si se le cortaba la cola". El segundo, gracias a su poderoso cuerno, "podía penetrar y destruir los barcos que encontraba en su camino y hacer que se ahoguen multitudes de hombres" [44]. Los peligrosos "caribdis", en tanto, eran creaturas que provocaban fuertes remolinos capaces de succionar a los barcos, y arrastrarlos hacia las profundidades[45].

Finalmente, cabe mencionar la recurrente presencia de la "ballena-isla". La piel de esta gigantesca creatura era semejante a la gravilla de las playas, por lo que engañaba a los marineros que buscaban un sitio para desembarcar. Cuando éstos prendían fuego, el monstruo se sumergía rápidamente, arrastrando a todos quienes estaban en su lomo. Esta bestia era común en la literatura antigua, apareciendo en relatos orientales como el de *Simbad el Marino* (en las *Mil y una noches)*. Magnus, sin embargo, lo asimila a Satán, señalando que "si os aferráis a la esperanza del diablo, os sumergirá consigo mismo en el fuego del infierno"[46]. Lo anterior se relaciona, hasta cierto punto, con el fabuloso viaje a la isla San Brandán. De acuerdo con el relato popular, un grupo de monjes celebró Misa de Pascua en lo que creyeron era una isla, la que finalmente resultaba ser una ballena o pez gigante. Pese a que la creatura se sumergió en las profundidades del océano los monjes lograron escapar[47].

---

44 Brooke-Hitching (2018), pp. 60 y 61.

45 Se basaba en varios mitos antiguos de La Odisea y en la Meteorológica de Aristóteles. Brooke-Hitching (2018), p. 61.

46 Cf. Brooke-Hitching (2018), p. 62.

47 Cf. Brooke-Hitching (2018), pp. 202 y ss.

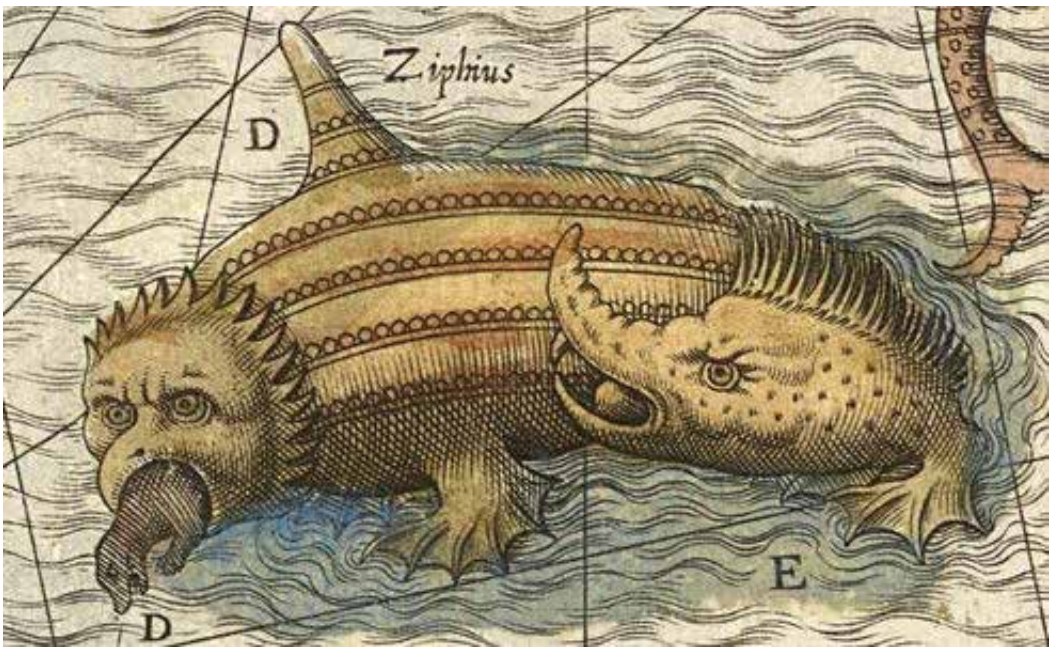
5. LOS MONSTRUOS MARINOS COMO PROYECCIÓN DE LOS PERMANENTES TEMORES HUMANOS

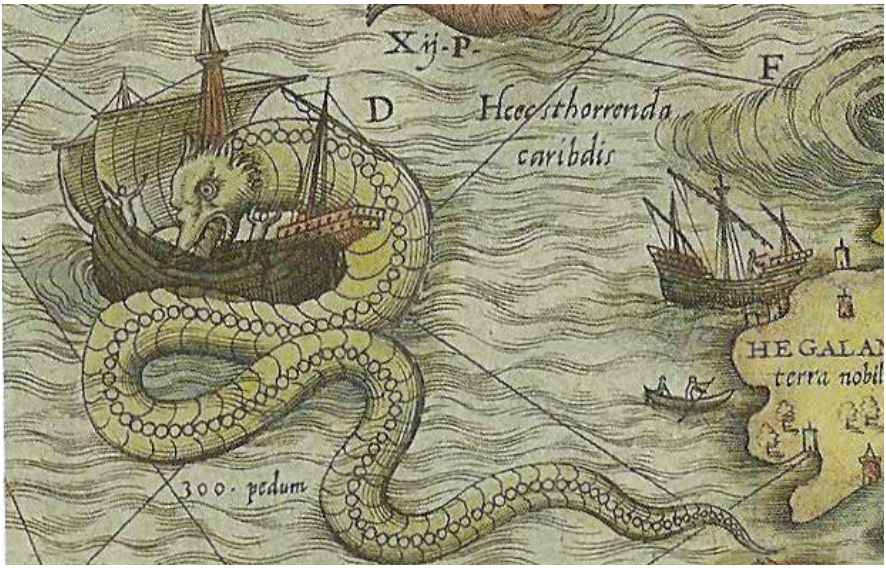
El presente trabajo no tuvo por objeto la descripción pormenorizada del descubrimiento del estrecho de Magallanes, ni tampoco el análisis de los aspectos geográficos, políticos, estratégicos o mercantiles que ello implicó para las principales potencias marítimas del siglo XVI. Más bien se pretendió explorar las creencias, conocimientos y temores –reales y supuestos– que pudieron haber tenido los hombres que descubrieron el paso interoceánico austral, desde el zarpe en España y durante la realización de la travesía. Para tales efectos, se identificó la cartografía que pudieron haber conocido, y los monstruos marinos que ilustraban las cartas o eran de conocimiento general entre los marineros de la época.

Objetivamente, para aquilatar lo realizado por Magallanes no basta con hacer una descripción de la cantidad de navíos, hombres o pertrechos que integraban su flota; tampoco es suficiente elaborar un detallado relato sobre los acontecimientos de tan larga navegación, conservados en las bitácoras de las naves y los diarios de viaje. Es necesario también considerar –en su contexto histórico y cultural- las preocupaciones, tensiones y temores a las que aquellos hombres tuvieron que sobreponerse, para seguir adelante y llegar a su destino.

Aunque hoy por hoy se tiende a destacar admirativamente el indudable coraje, los conocimientos náuticos, decisión y carácter de Magallanes y sus hombres, también debe recordarse que esta expedición no sólo encontró el tan anhelado paso interoceánico hacia la isla de las especies, sino que además su cruce marítimo nos permite una mejor comprensión de lo que llegaría a ser Chile y su compleja situación geográfica: una nación extendida a lo largo del océano Pacífico, poseedora de ambas costas del Estrecho austral, y con proyección al polo sur.

Respecto de la cartografía del período en estudio –fines del siglo XV hasta fines del siglo XVI– o, mejor dicho, elaborada después del descubrimiento de América y hasta avanzado el siglo XVI, es la representación gradual del nuevo conocimiento geográfico que se expandía a una





Figs. 4 y 5. Ziphius de Olaus Magnus Carta Marina, 1572.

velocidad nunca vista, y que revolucionaba el saber sobre el hemisferio austral que se tenía hasta entonces. De allí que sea necesario hacer hincapié en que, si bien la cartografía que Magallanes y sus capitanes conocieron era la más avanzada de su tiempo, ésta no era completa y tampoco exacta; sólo era la mejor aproximación a la realidad conocida con que se contaba por entonces. Esto, nos permite comprender mejor los temores que las tripulaciones manifestaban a medida que se aproximaban a las lejanas latitudes australes.

En efecto, la mayoría de los hombres de mar habían escuchado relatos como los de Juan Vespucio en la costa patagónica oriental, cuestión que acrecentaba sus resquemores y los hacía desear vivamente –y más allá de cualquiera otra consideración– regresar a la península ibérica. Cabe señalar, por lo demás, que sus comprensibles aprehensiones eran de todo tipo: estaban navegando en los confines del orbe, luego de lo cual temían encontrarse súbitamente con el borde exterior del mundo y sus abismos infinitos. Tal vez, en el mejor de los casos –nadie lo sabía con certeza– se hallarían frente a frente con feroces monstruos marinos, guardianes de aquellas ignotas y hostiles regiones donde todo acababa.

Al desconocimiento geográfico se sumaban las serias preocupaciones –muy reales y concretas– provocadas por la extrema dureza del clima austral, y que los obligaba a enfrentar temporales de fuerza descomunal; olas de tamaños nunca antes vistas; y vientos de una potencia y magnitud desconocidas. Por su condición de jefe de la expedición, Hernando de Magallanes debió convivir además con sus propios y particulares temores, algunos de ellos: la permanente posibilidad de insurrecciones y motines entre la tripulación (incluidos capitanes y oficiales); la incertidumbre sobre cómo se entenderían sus decisiones en España y; las constantes cavilaciones a causa de los castigos que necesaria e imprescindiblemente debería imponer, a fin de mantener la disciplina y cohesión de sus hombres.

En definitiva, eran incontables los miedos, preocupaciones y recelos –de variada índole y grados de intensidad– que cada integrante de la expedición sentía en lo más profundo de su ser, la mayoría de los cuales no podían expresarse abiertamente para no generar pánico generalizado. Si

fuera posible graficar el verdadero estado de ánimo de estos expedicionarios, hacia el año 1520, bien podría decirse que estaba representado –en general– por las figuras de aquellos monstruos marinos, creaturas que ellos conocían o sobre los que, al menos, habían oído hablar.

Desde nuestra perspectiva, referirse a estos monstruos es dar una mirada a los temores y ansiedades permanentes que experimentan los seres humanos a lo largo de su existencia, a los cuales muchas veces no saben cómo darle forma o expresarlos, pero que son muy reales. En ocasiones son consecuencia de la natural atracción que siente la humanidad por saber más, y –a la vez– constituyen el temor, también natural, de enfrentarse a lo desconocido e incierto. En la época de Magallanes esos "monstruos interiores" estaban muchos más vivos aún, y representaban serias advertencias de peligros, tanto de orden espiritual como náutico. Prueba de su extendida vigencia en aquel entonces son las ilustraciones y descripciones que hiciera Olaus Magnus en su *Carta Marina* publicada, como ya se dijo, poco menos de dos décadas después de la expedición de Magallanes.

Más complejo es interpretar cómo se entendía por entonces a monstruos como la *"serpiente marina"*, y cómo la vinculaban a la realidad que estaban viviendo. Quizás pudo representar la larga y sinuosa envidia que muchos le tenían a Magallanes, simplemente por ser portugués y lograr que la Corona creyese y financiase su proyecto. El *"polyp",* con sus múltiples extremidades, podría haber significado con mucha propiedad la maledicencia y las rivalidades existentes entre los capitanes, y entre éstos y algunos integrantes de la expedición.

Como fuere, no parece aventurado decir que ambos monstruos estuvieron presentes durante los largos meses en que la flota permaneció fondeada en el puerto de San Julián, a la espera de buen tiempo. En aquel lugar, de hecho, Magallanes debió enfrentar algunos de sus peores temores, haciéndose necesario el ajusticiamiento y otras severas sanciones a los insurrectos y amotinados.

Más fáciles de identificar resultaban el "prister" y el "ziphus". Al primero, se le podían atribuir sin duda el violento oleaje del Estrecho y sus

impresionantes ráfagas de viento, resultado del azote de su enorme cola contra las aguas del lugar. El "ziphus", en tanto, parecía claro responsable de la mayoría de los varamientos en los invisibles bajos y los ocultos roqueríos del paso austral. A estos peligros se sumaba la posibilidad de desembarcar –desprevenidamente- en una "ballena-isla", o peor aún, de encontrarse cara a cara con los salvajes gigantes patagones.

Como ya se ha señalado, estas creaturas no fueron una invención renacentista. Habían sido identificadas y descritas ya desde la antigüedad, tanto en la Europa clásica como en Oriente. Permanecieron inconmovibles al avance de los conocimientos, marcando su presencia en los mapas y cartas de navegación, especialmente en aquellos profundos y extensos espacios sin explorar. Una de esas oscuras regiones, de naturaleza particularmente inhóspita, fue la que debieron recorrer Magallanes y sus hombres, sin nada más que su voluntad, sus temores internos, y unas frágiles embarcaciones.

La arraigada visión de esta zona del mundo como una región misteriosa y hostil resultó tan profunda, que incluso mucho tiempo después de la hazaña de Magallanes los cartógrafos continuaron representando bestias marinas en las cercanías de la boca oriental del Estrecho. Allí, en el golfo de San Sebastián, un monstruo mitad caballo y mitad ballena marcaría por varias décadas el límite entre el mundo conocido y el ignoto, entre los mares seguros y los peligrosos. Tal vez, aquellas temibles creaturas siguen estando allí. Sólo se han vuelto invisibles.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Brewington, M. V. & Dorothy Brewington. *Paintings Kendall Whaling* (Massachussetts: Museum, Sharon, 1965).

Brooke-Hitching, Edward. *El Atlas fantasma: Grandes mitos, mentiras y errores de los mapas* (Barcelona: Blume, 2018).

Castillo, Miguel. "América en la cartografía del siglo XVI, 1500-1556 (I)" *Quiroga* n° 13 (enero-julio, 2018a), pp. 16-28.

Castillo, Miguel. "América en la cartografía del siglo XVI, 1500-1556 (II)" *Quiroga* n° 14 (julio-diciembre, 2018b), pp. 56-71.

Dow, George. *Whale ships and whaling: A pictorial history* (New York: Dover Publication, INC Ltd., 1985).

Duque, Nicolás. *Monstruos marinos: Transición epistemológica a través de las cartografías de los siglos XVI y XVII* (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, Tesis de Grado, 2019).

García, María. "Algunas precisiones sobre las sirenas" *Cuadernos de Filología Clásica* n° 5 (1973), pp. 107-116.

Karoglou, Kiki. "Dangerous beauty: Medusa in classical art." *The Metropolitan Museum of Art Bulletin* Vol. 75 n° 3 (Winter, 2018).

Martinic, Mateo. *Cartografía magallánica, 1523-1945* (Punta Arenas: Ed. UMAG, Imp. Vanic Ltda., 1999).

Martinic, Mateo. *Una travesía memorable: Hallazgo y navegación del Estrecho de Magallanes, 21 octubre - 28 noviembre 1520* (Punta Arenas: Talleres de la Prensa Austral, 2016).

Pérez, Fernando y María Rodríguez. "Las sirenas medievales, aproximación literaria e iconográfica" *Anales de Historia del Arte* n° 7 (1997), pp. 55-66.

Rodríguez, María. "Las sirenas, génesis y evolución en la iconografía medieval" *Revista de Arqueología* n° 211 (1988), pp. 42-51.

Sheppard, Thomas. *The old dutch whalers* (Hull: Hull Museum Publications n° 202, 1939).

Valentini, Carlos y Marcela Ristorro. "Bestiarios medievales e imaginario social" *Scripta Mediaevalia* Vol. 8 n° 1 (Mendoza, junio, 2015).

Van Duzer, Chet. *Sea monsters on medieval and Renaissance maps* (London: The British Library, 2014).

NAVEGAR HACIA LA TIERRA INCÓGNITA

Guido Olivares Salinas

INTRODUCCIÓN

Cuando sucede el hallazgo del estrecho por el navegante Hernando de Magallanes en 1520, al comienzo del Renacimiento, Europa ya estaba marcada por los viajes de descubrimiento de los navegantes portugueses hacia el oriente y de Cristóbal Colón en su empeño por llegar a las Indias navegando hacia occidente. El descubrimiento de Magallanes permitió empezar a completar el mapa mundial y comprender definitivamente que la tierra era redonda, supuesto reconocido hacía muchos siglos pero que se enfrentaba al geocentrismo, uno de los dogmas de la Iglesia católica de la época, Galileo fue quien aportó numerosas evidencias en contra de ello, propuso el heliocentrismo, teoría que le significó graves problemas con la iglesia de Roma en 1543.

En esa época la navegación más consolidada se desarrollaba en el mar Mediterráneo, donde se utilizaban principalmente embarcaciones impulsadas por remos, ya se disponía de cartas náuticas y la navegación se consideraba segura, pocas veces se perdía la vista de la costa, pero navegar en el Océano Atlántico y dirigirse al sur era una aventura a lo desconocido, algunos adelantos tecnológicos estaban disponibles, la brújula, que probablemente fuera una invención árabe, pero su im-

portancia puede haber sido relativa si no se disponía de mapas, pero era el primer paso hacia una navegación más precisa, con el tiempo fueron apareciendo otros instrumentos, como el cuadrante y el astrolabio[1].

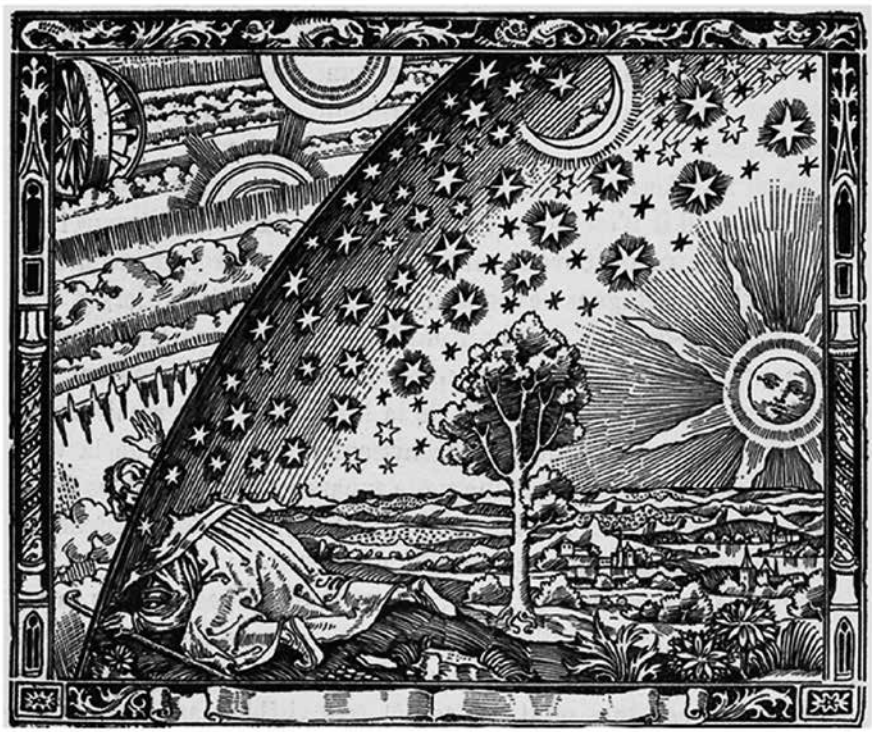


Fig. 1. Un misionero de la edad media observando a través de la atmósfera terrestre como si esta fuera una cortina que se pudiese apartar para observar el funcionamiento del universo, ha sido considerada una representación de la Tierra plana. Grabado de autor desconocido.

[1] Martínez de Carvajal Hedrich, Ernesto (2012). *Compás satelitario y propuesta de un prototipo de bajo coste*.

Fig. 2. Representación del modelo geocéntrico en la Biblia de Martín Lutero.

Fig. 3. La tierra plana en el imaginario de los navegantes, grabado de Durero.

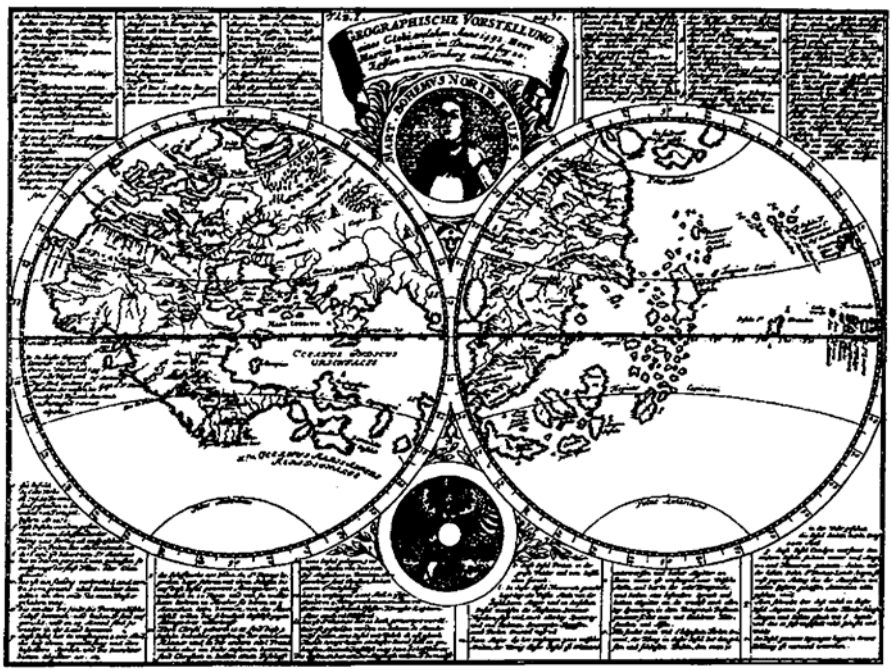


Fig. 4. Proyección de Martin de Bohemia (1492). No se incluyen los nuevos territorios descubiertos por Colón, ya que no volvió a España hasta 1493.

Fig. 5. El Erdapfel (en alemán: "manzana de la Tierra") fabricado por Martin de Bohemia, es el globo terráqueo más antiguo que se conserva.

LOS TRIPULANTES

En la época, navegar producía una sensación de peligro que despertaba la propia extensión marina, los seres que la habitaban, los fenómenos climáticos, los vientos, huracanes y tormentas, muchos fenómenos interpretados como fuerzas demoníacas. La inseguridad que producía el hecho de perder la vista a tierra provocaba miedo, también el conocimiento de antiguos mitos y creencias cristianas que relacionaban el mar con el infierno y el pecado –morir en el mar significaba no poder ser enterrado y quedar como almas condenadas a vagar eternamente–, hacia fines del siglo XVI se obliga a los navegantes a confesarse para no morir en pecado y enfrentar los temores, miedos e incertidumbres. El cronista de la expedición indica que estando prontos a dejar España: *"Todos los días íbamos a tierra, para oír Misa en una iglesia, llamada de Nuestra Señora de Barrameda y, antes de continuar el viaje, dispuso Magallanes que todos nos confesáramos"* [2].

Durante un accidente, el miedo ponía en acción ciertas faenas para tratar de mantener el navío a flote, era el momento para alzar cantos y rezos pidiendo ayuda celestial frente a los peligros inmediatos o por venir. Al final, todo dependía del destino, por lo que si había que atravesar el Atlántico, el mejor consejo de un antiguo refrán era: *"no miréis que hay agua en el camino, que cuando Dios quiere, tan presto se muere uno en la tierra como el agua"*.

Enfrentados a una navegación incierta en su duración y sometidos a la tensión de navegar a lo desconocido, a las inclemencias del clima y a la existencia de mitos y supersticiones, entonces era común la ocurrencia de motines. Los relatos medievales revelan la presencia de monstruos marinos que asechan, seres desconocidos de gran tamaño, entre ellos indican la existencia de sirenas, criaturas bondadosas que concedían deseos a los marineros que las ayudaban, otros escritos expresan el miedo que estos seres provocaban y aseguraban que el sólo hecho de verlas, significaba mala suerte, un presagio de tormenta o de naufragio, antiguas supersticiones eran creencias comunes, como la leyenda del Kraken en

---

[2] Pigafetta, Antonio (1554). *Primer viaje alrededor del mundo.*

el Mar del Norte (c1180), habla de avistamientos de un calamar gigante, que con el tiempo se convirtió en un gigantesco monstruo marino que atacaba a los navegantes[3]. En uno de los mapas más influyentes del Renacimiento, la *Carta Marina* de Olaus Magnus de 1539, aparecen monstruos que atacan barcos y una serpiente marina gigante que alcanza a comerse miembros de la tripulación. Así, los miedos no fueron únicamente manifestaciones espontáneas, sino producto de la mentalidad de su tiempo en un intento por comprender el entorno marino[4].

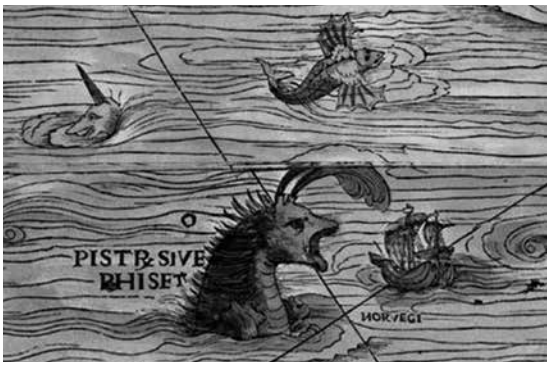


Fig. 5. Fragmento de la Carta Marina de Olaus Magnus, 1539.

Fig. 6. Sirenas, fragmento en antigua carta.

---

3 Pinzón Ríos, Guadalupe y Lois, Carla (2016). *Bestiarios cartográficos Criaturas del mar en los mapas de América (siglos XVI-XVII).*

4 Moya Sordo, V. (2013). El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglos XV-XVI. *Cuadernos De Estudios Gallegos*, *60* (126), 225–253.

Fig. 7. Kraken.

Fig. 8. Serpiente marina.

LAS NAVES

Las primeras grandes expediciones náuticas de los portugueses y españoles se realizaron básicamente con *naos,* en especial las antiguas con castillo de proa y *carabelas*, embarcaciones muy adecuadas para la navegación oceánica. Las naos eran navíos pequeños y frágiles, no se les puede clasificar como barcos empleados solamente para la pesca o el transporte y el comercio o como barcos de guerra, eran el navío de mayor desarrollo en la época[5], el tamaño de los barcos apenas da alojamiento a sus tripulantes, con bodegas sumamente estrechas para llevar sus pertrechos, víveres y aguada.

Fig. 9. Nao Victoria, nave de Hernando de Magallanes.

---

5 Barkham, Michael. *La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple.*

Fig. 10. Reproducción de la nao *Victoria* en Museo Nao Victoria de Punta Arenas.

A mediados del siglo XV, mientras que al norte del Atlántico los bretones pescaban en las costas de Islandia y los ingleses e italianos realizaban exploraciones cercanas, la costa noroccidental africana y sus islas Canarias, Madeira y Azores eran lugar de actividades mercantiles, principalmente de portugueses, quienes habían logrado avanzar en el contacto comercial con los pueblos africanos y se alistaban para ir más lejos y encontrar el acceso al océano Índico[6]. Una expedición debe considerar las provisiones necesarias, factor que introduce una limitación al tiempo y las tripulaciones están siempre atentas a ello. Es comprensible entonces que en sus primeras expediciones, los comandantes oculten a su tripulación, incluso a algunos de sus oficiales, los cálculos "reales" de aquellas distancias. Dicha cautela pretendía evitar que los hombres temieran embarcarse hacia un destino incierto e impidieran el éxito de la empresa. El cronista de la expedición explica que "*lo mejor era que lo ignorara la gente para que a nadie aterrara el emprender tan grande y estupenda cosa, en un mar donde habitan vientos impetuosos y caprichosos azares*"[7].

---

6 Moya Sordo, V. (2011). *Manifestaciones de miedo durante la navegación atlántica ibérica. Mediados del siglo XV a principios del siglo XVII*.

7 Pigafetta, Antonio (1554). *Primer viaje alrededor del mundo.*

El estado de los navíos es preocupación permanente, la madera es afectada por un gusano que daña la madera (*broma*) provocando filtración de agua y exige atención constante, el estado del mecanismo del timón es otro factor fundamental, también lo es la necesaria instrucción de los tripulantes, de ellos depende el éxito de la expedición, a partir de 1503 la actividad náutica y cartográfica española se organizó en la Casa de la Contratación de Sevilla, donde sus miembros oficiales impartían clases de navegación, diseñaban instrumentos y construían mapas al tiempo que la información procedente de las Indias era centralizada y sistematizada[8]. Los instrumentos de navegación para observar los astros, dirigir la ruta de la nave y medir sus andares, eran por demás imperfectos. Las cartas marinas de la región austral, por supuesto, no existían, y las cartas celestes eran apenas conocidas, no obstante todas estas dificultades, Magallanes tenía fe en el éxito de su empresa.

CARTOGRAFÍA

La tarea de las cartas de navegación estaba encomendadas a los pilotos mayores, pero eran los cartógrafos los únicos autorizados a sacar copias y venderlas. Las cartas oficiales no fueron firmadas, sólo lo fueron las que eran un encargo especial, para uso distinto de la navegación y cuando el piloto había puesto en ella leyendas cosmográficas, detalles ornamentales o cualquier otra innovación que la hacían personal y distinta del resto. En las cartas ilustradas, cada autor trató de darle su sello y trasmitir el imaginario que los navegantes narraban de sus vivencias. Las cartas que muestran los nuevos territorios en la época de la expedición de Magallanes, presentan como reconocidos hasta el rio de La Plata.

---

8 Sánchez Martínez, Antonio (2010). *Los Artífices del Plus Ultra: Pilotos, Cartógrafos y Cosmógrafos en la Casa de la Contratación de Sevilla durante el siglo XVI*. Hispania. Revista Española de Historia, 2010, vol. LXX, núm. 236, septiembre-diciembre, págs. 607-632.

Fig. 11. Universalis Cosmographia (1507) de Martin Waldseemüller fue el primer atlas en denominar América a los nuevos territorios, el mapa es conocido como el "certificado de nacimiento de América" y se encuentra en la Galería de Tesoros de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos.

Fig. 12. Mapamundi que representa parte del continente americano. Una inscripción

dice que fue realizado por el marino cántabro Juan de la Cosa en 1500. Su rica decoración indica que probablemente fue hecho por encargo de algún miembro poderoso de la corte de los Reyes Católicos. El relato de Pedro Mártir de Anglería (Década II, Libro X, fechada a 4 de diciembre de 1514), indica: *Visité al prelado burgalés, patrono de las referidas navegaciones (...) Tuvimos a mano numerosos testimonios de todo lo ocurrido: una esfera sólida del Universo con estos descubrimientos y diversos mapas a los que los navegantes llaman cartas de marear. Una de ellas la habían dibujado los portugueses, con intervención, según decían, del florentino Américo Vespucio (...) Otra carta, comenzada por Colón cuando recorría aquellos lugares, fue adicionada a su entender por su hermano Bartolomé (...) Además, no hubo castellano que a poco que se creyera capacitado para medir tierras y litorales, no se confeccionase su mapa. Guárdanse como los más estimables los que compusieron aquel Juan de la Cosa, compañero de Hojeda (...) y otro piloto nombrado Andrés Morales.*

Fig. 13. Planisferio de Cantino (1502). Un planisferio que representa, por primera vez, las Indias alcanzadas por Vasco de Gama y Brasil tocadas por Cabral. Detalla el meridiano designado en el Tratado de Tordesillas (7 junio 1494), según el cual se repartió la zona de navegación y conquista del Océano Atlántico y el Nuevo Mundo entre la Monarquía Hispánica y Portugal. Representa con precisión zonas en que se iniciaron las exploraciones por los europeos. El mapa lleva la inscripción: *Carta da navigar per le Isole nouam tr [ovate] in le parte de l'India: dono Alberto Cantino al S. Duca Hercole.*

Fig. 14. Planisferio de Caverio. Mapa elaborado por el cartógrafo genovés Nicolás Caverio a partir de documentos portugueses, se presume que data de 1506. Los territorios del Nuevo Mundo aparecen delineados hacia el sur hasta el norte de la actual sudamérica. Representa el mundo conocido por los occidentales en 1502-1504. Se conserva en la Biblioteca Nacional de Francia.

Fig. 15. Mapa de Johannes Ruysch (c. 1460 - 1533), también conocido como

Johann Ruijsch o Giovanni Ruisch fue un explorador, cartógrafo, astrónomo, ilustrador de manuscritos y pintor de los Países Bajos, produjo un famoso mapa del mundo que fue publicado y ampliamente distribuido en 1507. Los descubrimientos portugueses también se muestran en este mapa, el Cuerno de África se representa aproximadamente con el ancho correcto.

Fig. 16. Representación laudatoria del hallazgo del Estrecho de Magallanes por Johannes Stradanus, 1589. Biblioteca Nacional de España, Madrid.

EL DESCUBRIMIENTO

Después de más de un año de iniciada la travesía y llegando muy al sur, la expedición encuentra el ansiado paso, Pigafetta registra: *"el 21 de Octubre hallamos un estrecho, al que dimos el nombre de las Once mil Virgenes, por ser aquel día el en que la Iglesia las conmemora. A no ser por los superiores conocimientos del Capitán general, no hubiéramos pasado por aquel estrecho, pues todos creíamos que el lugar en que estábamos no tenía salida; pero Magallanes sabía que era preciso navegar por un oculto estrecho,*

Fig. 17. Costa del Oceáno Atlántico en las cercanías de San Julián, Argentina.

Fig. 18. Boca oriental del estrecho, vista desde Tierra del Fuego
en las cercanías del faro Cabo Espíritu Santo.

del que tenía conocimiento por una carta que existe en la tesorería del Rey de Portugal, carta que era fruto de los estudios del eminente geógrafo Martín de Bohemia" [9]. Tarea que Magallanes no pudo presentar a los reyes de España, muere en batalla en las islas de las especies.

Al completar la circunvalación de la tierra los navegantes pudieron obtener una cercanía a la dimensión del planeta y cumplir con su misión de llegar al Maluco para comerciar las especies requeridas en Europa. Los nuevos territorios se convirtieron en un objetivo para los imperios que se disputaban el dominio mundial, marinos y científicos se lanzaron a la aventura de lo desconocido, aportaron con documentos cartográficos, diarios de viaje, dibujos y grabados que permitieron delinear sus confines.

REFERENCIAS

Barkham, Michael. *La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple.* Revisado en: https://core.ac.uk/download/pdf/11497541.pdf

Lorenzo-Rodríguez, Abel (2019). *Hijos del Mar. La sirena en el mito fundacional de los Mariño (siglos XIV-XVII)*. Cuadernos de Estudios Gallegos LXVI Núm. 132 (enero-diciembre 2019). Revisado en: https://www.researchgate.net/publication/334261405_Hijos_del_Mar_La_sirena_en_el_mito_fundacional_de_los_Marino_siglos_XIV-XVII

Martínez de Carvajal Hedrich, Ernesto (2012). *Compás satelitario y propuesta de un prototipo de bajo coste*. Revisado en: https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/16278

Moya Sordo, V. (2013). El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglos XV-XVI. *Cuadernos De Estudios Gallegos*, *60*(126), 225–253. Revisado en: https://doi.org/10.3989/ceg.2013.126.06

Moya Sordo, V. (2011). *Manifestaciones de miedo durante la navegación atlántica ibérica. Mediados del siglo XV a principios del siglo XVII*. Tesis de maestría inédita, México, Universidad Nacional Autónoma de México.

---

9 Pigafetta, Antonio (1554). *Primer viaje alrededor del mundo.*

Pigafetta, Antonio (1554). *Primer viaje alrededor del mundo.* Traducido directamente de la edición italiana por el Dr. Carlos Amoretti. Revisado en: http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:7757

Pinzón Ríos, Guadalupe y Lois, Carla (2016). *Bestiarios cartográficos Criaturas del mar en los mapas de América (siglos XVI-XVII).* En: *El mar: percepciones, lectura y contextos Una mirada cultural a los entornos Marítimos*. Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera (coordinadoras). Revisado en: http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html

Sánchez Martínez, Antonio (2010). *Los Artífices Del Plus Ultra: Pilotos, Cartógrafos y Cosmógrafos En La Casa De La Contratación De Sevilla Durante El Siglo XVI*. Hispania. Revista Española de Historia, 2010, vol. LXX, núm. 236, septiembre-diciembre, págs. 607-632, ISSN: 0018-2141

LOS FANTASMAS EN LA PATAGONIA: LOS PAISAJES DE REINALDO LOMBOY Y GABRIELA MISTRAL

Mario Molina Olivares

> *Desde que soy criatura vagabunda, desterrada voluntaria, parece que no escribo sino en medio de un vaho de fantasmas.*
>
> Gabriela Mistral[1]

El presente texto estudia el paisaje en *Puerto del hambre* de Reinaldo Lomboy y los textos *Desolación* y *Poema de Chile* de Gabriel Mistral. En estos las imágenes asociadas a la Patagonia dan cuenta de diferencias y semejanzas en torno al rol del ser humano en tierras australes. En adelante analizaré el paisaje como un signo que plasma la conflictiva relación de la falta de respeto del humano a la tierra. De esta forma se genera la destrucción de ambos, porque no pueden concebirse desligados. Para desarrollar la argumentación se utilizarán conceptualizaciones provenientes de los estudios ecocríticos y decoloniales.

En primer lugar, *Puerto del Hambre* (1964) de Reinaldo Lomboy[2] narra el viaje e intento español de fortificar y

---

1 Gabriel Mistral, "Entrevista póstuma a Gabriela Mistral". En: Alfonso Calderón (Ed.). *Antología poética de Gabriela Mistral* (Santiago: Ed. Universitaria, 2001), p. 23.

2 Reinaldo Lomboy, *Puerto del Hambre* (Santiago: Ed. Orbe, 1964).

ocupar el Estrecho de Magallanes para proteger el paso de los navegantes peninsulares frente a corsarios y piratas ingleses. Por tal razón, presenta recurrentes intertextos historiográficos, por ejemplo, el epígrafe inicial es una cita del primer canto de *La Araucana* de Alonso de Ercilla y Zúñiga dedicado al Estrecho. En este sentido, el texto más importante con el que dialoga la novela de Lomboy es la *Relación de lo sucedido a la Armada Real de Su Majestad en este viaje al estrecho de Magallanes, firmado en Río de janeiro, 1586*, de Pedro Sarmiento de Gamboa. No obstante, además del valor histórico, la novela de Lomboy, en un lenguaje culto, busca dar cuenta, con los recursos de la ficción, de la perspectiva de los conquistadores durante su experiencia en el Estrecho de Magallanes.

La lectura inicial de la novela permite reconocer los ejes discursivos desarrollados por Lucía Invernizzi llamados "los trabajos de la guerra" y "los trabajos de la hambre" (sic) que describe estas expresiones comunes en los textos de la conquista citando la carta que Pedro de Valdivia envió a Carlos V el 4 de septiembre de 1545[3]. Para mayor precisión, *Puerto del Hambre* se adscribe a los que hacia los años sesenta (década de su publicación) se conoce como novela histórica, de un autor asociado a la generación literaria del 38, que se caracterizaba por exponer cronotopos de la exclusión[4] (Montes 2008, 163). Los elementos como el espacio y el tiempo de la conquista se vinculan con la influyente representación de los aspectos físicos del paisaje, particularmente el clima que condiciona las reflexiones del narrador y lo que acontece a los personajes.

En segundo lugar, me enfocaré en los dos poemarios de Gabriela Mistral ya mencionados: *Desolación* (1923)[5], en la sección titulada "Naturaleza", donde el poema más importante tiene el mismo título del libro. A lo

---

3 Lucía Invernizzi, ""Los trabajos de la guerra" y "los trabajos del hambre": dos ejes del discurso de la conquista de Chile (Valdivia, Vivar y Góngora Marmolejo)" *Revista Chilena de Literatura* nº 36 (noviembre, 1990), pp. 7-8.

4 Cristian Montes, "El cronotopo de la exclusión en tres novelas de la generación del 38" *Revista Chilena de Literatura* n° 73 (noviembre, 2008), p. 163.

5 Gabriela Mistral, *Desolación.* En: *Obra reunida de Gabriel Mistral* Tomo I Poesía (Santiago: Ediciones Biblioteca Nacional, 2019).

anterior sumo el libro *Poema de Chile* (1967)[6], en especial, los poemas finales dedicados al sur, como "Selva Austral", "El mar", "Niebla", "Islas Australes" y "Patagonia", entre otros.

A diferencia de la novela *Puerto del Hambre*, la lírica de Mistral ha recibido múltiples reconocimientos a nivel internacional y con el acceso a su legado se ha revitalizado el interés en su vida y obra. Múltiples expertas y expertos nacionales e internacionales se han ocupado de la obra de Mistral: Jaime Concha, Volodia Teitelboim, Soledad Falabella, Grínor Rojo, Elizabeth Horan, Licia Fiol-Matta, entre muchos otros.

Magda Sepúlveda reflexiona en torno al desamparo y las difíciles circunstancias de la Patagonia, respecto de la misión encargada a Mistral de "chilenizar" el sur, en un espacio con gran inmigración europea. La desolación de la que habla Mistral en su poemario responde a la devastación en la Patagonia, fruto de la modernidad capitalista, pero también no solo de lo natural sino de la humanidad, especialmente de los más desprotegidos: las etnias locales como los chonos, los Kawéskar, los Yámanas, los Aóniken y los Selk'nam. En la poesía de Mistral este posicionamiento se plasma en voces que se identifican con los que sufren. Otros signos naturales destacados por Sepúlveda son los árboles, el viento y la hierba para dar cuenta de la importancia del paisaje natural[7].

Otro interesante aporte a estos temas lo realizan Falabella y Domange que mencionan la utopía, por ejemplo, de colaboración en un sentido de esperanza, donde el yo poético, un fantasma, puede ser llevado por el niño atacameño a un espacio mejor en *Poema de Chile*[8]. Deseo detenerme en este hablante **lírico.**[9] Martina Bortignon la describe como la

---

6 Gabriela Mistral, *Poema de Chile* (Barcelona: Ed. Pomaire, 1967).

7 Magda Sepúlveda, "Mistral y Melfi en la Patagonia" *Anales de Literatura Chilena* Año 12 n° 16 (diciembre, 2011), pp. 88-92.

8 Soledad Falabella y Bernardita Domange, "Poema de Chile, sus manuscritos y la valoración del legado de Gabriela Mistral" *Estudios Filológicos* n° 46 (2010), p. 55.

9 Las nomenclaturas sujeto poético, yo poético o hablante lírico entre otras se utilizan con el fin de señalar la voz que habla en los poemas ya sea primera persona

mujer-madre-fantasma y relaciona la experiencia del hablante con la experiencia de Mistral en su conflicto entre individuo y colectivo, en otras palabras, entre la esperanza de una comunidad más colaborativa, pero también se expresa la disolución de la madre en la naturaleza[10].

Con relación a lo establecido sobre Mistral y Lomboy, pongo el paisaje patagónico al centro de mi reflexión en el presente ensayo. Específicamente me interesa el conflicto o unidad que ha señalado la crítica respecto de la relación entre los seres humanos y la naturaleza[11]. En esta discusión, me enfocaré las imágenes naturales y humanas, en particular de la lucha entre el amo y el esclavo o quienes aprovechan los espacios hegemónicos y subalternos dentro del espacio marginal o periférico de lo latinoamericano, chileno-provinciano y del extremo sur del país y del continente. Algunas preguntas que emergen de lo recién señalado son: ¿cuál es el rol de la poesía y la novela en el conflicto o unidad entre humanidad y naturaleza? ¿La voz poética puede ser un eje que ayude a ver la configuración de elementos que se conciben dicotómicamente? ¿La vida como proceso con sus diversas intensidades tiene en el paisaje un signo revelador? Buscaré contestar estas interrogantes en las secciones que siguen.

A mi juicio el paisaje se convierte no solo en un escenario sino también en un tiempo y espacio que ayuda a configurar la imagen de la tensión entre conflicto y unidad, pero que tiene un rasgo relevante: a pesar del aislamiento, de lo extremo de la zona austral, el paisaje da cuenta de la imposibilidad de concebir desligado sujeto y objeto. Tal división propia del pensamiento moderno resulta inadecuada según se configura y expresa el paisaje, donde tal dicotomía ya no funciona. En los textos la acción humana que no respeta lo natural rechaza o ignorar sus vínculos.

---

singular o plural. En este sentido, utilizo la conceptualización de Juan Villegas y a las que sumo las de oyente lírico, espacio poético.

10 Martina Bortignon, "Al país de la hierba /a donde hay tierra sobrada: Magallanes como utopía y disolución en *Poema de Chile* de Gabriela Mistral" *Literatura y Lingüística* n° 42 (2020), pp. 152-153.

11 Bortignon (2020), p. 157.

Desde ahí interpretaré la tragedia en Lomboy, la desolación y la esterilidad en los textos de Mistral.

Para lograr el objetivo recién enunciado, utilizaré algunas categorías teóricas de los estudios ecocríticos, sobre todo desde una perspectiva decolonial. El objeto de estudio, para desarrollar el análisis posterior a la enunciación de este marco conceptual, abordará la relación de la naturaleza y los sujetos que la afectan y se ven afectados por ella.

Sobre la ecocrítica, cabe señalar que busca abrir la reflexión hacia la investigación de diversos tópicos socio-ecológicos que desestabilizan las barreras entre el afuera y el adentro de los textos[12]. En general, no es solo una ecocrítica sino múltiples: vinculadas al postestructuralismo, los estudios culturales, poscoloniales y a la agenda de la justicia ambiental, donde las nociones de heterogénesis y de rizoma explican su multidireccionalidad[13].

Marcela Prado propone una línea de estudios que denomina etnocrítica, cuya principal preocupación es el "conocimiento del espacio/paisaje americano y nacional como elemento de identidad profunda de la región latinoamericana"[14]. En "Poesía, espacio/paisaje e identidades en las literaturas latinoamericanas", Prado concibe la etnocrítica como una "particular manifestación […] de lo que en Estados Unidos han llamado ecocrítica"[15]. La etnocrítica se propone estudiar la "identidad y diversidad cultural, particularmente centrada en la percepción de la naturaleza" y "la naturaleza como otredad integrada con otros grupos marginados (indígenas, etnias, grupos coloniales, flora y fauna)"[16]. La propuesta decolonizadora de Prado responde a los estudios poscolonia-

---

12 Arnaldo Donoso, "Estudios literarios ecocríticos, transdisciplinariedad y literatura chilena" *Acta literaria* n° 51 (segundo semestre, 2015), p. 104.

13 Donoso (2015), p. 105.

14 Marcela Prado, "Poesía, espacio/paisaje e identidades en las literaturas latinoamericanas" *Cuadernos del Pensamiento Latinoamericano* n° 17 (2010), p. 122.

15 Prado (2010), p. 120.

16 Prado (2010), p. 120.

les y decoloniales. En particular, desde el enfoque que aquí se denomina como decolonial, se considera que el capitalismo global contemporáneo resignifica las exclusiones provocadas por las jerarquías epistémicas, espirituales, raciales/étnicas y de género/sexualidad desplegadas por la modernidad, instaladas desde los siglos XVI y XVII, pero que continúan cumpliendo un rol importante[17].

De manera específica, un enfoque ecocrítico, o mejor etnocrítico, en el caso de la novela de Lomboy tomaría forma lo que Mauricio Ostria denomina como la naturaleza ominosa, pues esta destruye lo humano, incluso sus representaciones[18]. En el caso de Mistral también aparecen continuas negatividades o una naturaleza que por su poder es muy peligrosa, sin embargo, también puede señalarse poemas donde la naturaleza muchas veces se identifica con la madre, protectora y dadora de vida en ocasiones y que se diferencia a la esterilidad de la voz poética que aparece en *Desolación*. Tanto lo humano como natural no se deberían percibir de manera aislada, pues, según Marcela Prado la visión humana y lo natural están imbricados. Cabe destacar que la novela de Lomboy no explora con mayor detalle al otro actante involucrado en el paisaje natural austral: los indígenas.

Respecto del paisaje[19] considero la fusión de tiempo y espacio en el concepto de cronotopo de Bajtín, que no descuida lo relacionado con el contexto. Además, se suma una tercera variable para construir este cronotopo en la asimilación del tiempo y espacio histórico: el efecto o

---

17 Walter Mignolo, "El pensamiento decolonial: desprendimiento y apertura. Un manifiesto". En: Santiago Castro-Gómez y Ramón Grosfoguel (Comp.). *Giro decolonial: reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global* (Bogotá: Siglo del Hombre Editores; Universidad Central, Instituto de Estudios Sociales Contemporáneos y Pontificia Universidad Javeriana, Instituto Pensar, 2007), p. 14.

18 Mauricio Ostria, "Globalización, ecología y literatura. Aproximación ecocrítica a textos literarios latinoamericanos" *Kipus. Revista Andina de Letras* n° 27 (primer semestre, 2010), pp. 97-109.

19 Agradezco mucho las conversaciones, ideas y bibliografía señaladas por Nibaldo Acero y Mauricio Fernández en torno al paisaje, la poesía y Gabriela Mistral.

influencia de lo que Bajtín llama héroe, pero para el caso del análisis de la poesía de Mistral lo consideraré como hablante lírico y oyente lírico o ser representado (como el niño atacameño), incluso cuando se personifica a la tierra, la niebla, la hierba u otros seres naturales; y en el caso de Lomboy, considero la naturaleza como personaje o los españoles que se pueden analizar como héroes colectivos[20]. Además de los aportes de Bajtín, me parecen relevantes las ideas señaladas por Eduardo Martínez de Pis**ón**, que pone en discusión diversos factores geográficos, culturales, territoriales e históricos en la construcción del paisaje no como algo fijo o solo visual, sino más relacionado con la experiencia que se construye gracias a todos los sentidos. Así lo diferencia del espacio y el territorio pues el paisaje es "un territorio formalizado e interpretado"[21].

1. *PUERTO DEL HAMBRE* O LA "AMARGURA DEL CONQUISTADOR FRUSTRADO" EN EL ESTRECHO

Según se anunció más arriba, la perspectiva principal explorada en la novela es la de los españoles. Los indígenas o naturales y los ingleses son amenazas, pero lo más peligroso son las precariedades de los conquistadores: el proyecto civilizatorio que debe proteger los intereses del rey al crear un fuerte sufre por la traición y los intentos de fuga hacia territorios menos hostiles. El frío, la imposibilidad de cultivar, de cazar animales para las necesidades de los pobladores, de construir un cobijo adecuado al contexto son elementos que dan homogeneidad a la estructura de los acontecimientos.

Frente a las inclemencias del espacio, el esfuerzo por mantenerse en un lugar tan extremo deja a los españoles debilitados física y espiritualmente. Los peligrosos viajes en mar, los recorridos para fortificar el estrecho,

---

20 En todos estos casos los seres señalados no son sencillamente irreales o ficticios, pues existen, es decir, tienen su propio estatuto ontológico, distinto de los seres cotidianos o de carne y hueso que están fuera del pacto de lectura literario.

21 Eduardo Martínez de Pisón, "Saber ver el paisaje" *Estudios Geográficos* Vol. LXXI n° 269 (julio-diciembre, 2010), p. 401.

los dos asentamientos que logran precariamente sostener, la lucha con los animales y la escasez de alimentos (solo frutos silvestres y los pocos mariscos que pueden recolectar) va disminuyendo la población que en un principio contaba con más de trescientos, pero termina solo con una docena, cuando deciden regresar debido al abandono de años que han sufrido.

El espacio y tiempo representado en la novela permite identificar un imaginario social vinculado a las instituciones como la Corona española, lo que se expresa en los títulos entregados a Sarmiento de Gamboa como gobernador del Estrecho. Ello además se plantea, en particular, en torno a lo militar y las diferencias entre los soldados profesionales (los tercios con larga experiencia en batallas en Europa) respecto de los hombres que, recién al subirse a barcos en España en dirección a las Indias, se transforman en soldados. A este conjunto heteróclito de españoles deben sumarse los labradores, mujeres y niños que son los más desprotegidos y que mueren con mayor velocidad.

Como una especie una tragedia griega, la novela, al utilizar un suceso histórico cubierto por la historiografía tradicional, describe en menos de doscientas páginas la destrucción física y moral del héroe colectivo y da las razones de ello: los españoles al estar alejados de las instituciones que los protegen –amparan o contienen– reproducen al menos dos conflictos descritos en los estudios literarios: seres humanos contra la naturaleza y seres humanos contra ellos mismos. Para ser más preciso, el paisaje (lo humano y natural) se vuelve más turbulento en la medida que se diluyen los pactos de lealtad, en palabras de Thomas Hobbes, y cuando no está el miedo como referente controlador aparece el peligro de la guerra contra todos[22]. En *Puerto del Hambre* los españoles abandonan la preocupación por el otro y los pocos que sí mantienen núcleos duros por lazos familiares o de amistad son los que resisten en el final abierto de una novela en que el foco narrativo los deja como los últimos sobrevivientes, pero totalmente abandonados a merced del poder de la naturaleza.

---

22 Thomas Hobbes, *Leviatán* (Buenos Aires: Fondo de Cultura económica, 2005), p. 112.

Algunos ejemplos más específicos sobre la presentación del paisaje austral se pueden encontrar en las recurrentes menciones de los españoles como sujetos que extrañan su vida en el plácido clima peninsular o de Río de Janeiro y que en el Estrecho deben tolerar solo dos climas: un invierno extremo y otro invierno cruel. Con este escenario los españoles se ven expuestos a un proceso de animalización, donde quedan relegados a unos meros insectos enfrentados a las condiciones del sur del continente, continuamente representado como un cementerio, comparado constantemente con las temperaturas tropicales de centro del continente. Todo lo anterior sigue nutriendo el imaginario instituido por Diego de Almagro y Pedro de Valdivia sobre el Reino de Chile como una tierra mal infamada, donde el sufrimiento y el hambre son predominantes. A modo de ejemplo, se puede citar la perspectiva expuesta por el capitán Biedma, uno de los soldados profesionales a cargo de los colonizadores y últimos sobrevivientes, quien ya demuestra una reflexión sobre el funesto final de todos los embarcados a la expedición para fortificar y poblar el Estrecho:

> "Esta tarde, como todas las del comienzo de verano o primavera, que por acá no había sino dos estaciones, se alzaba una bruma que empalidecía los contornos y daba fantasmales visos a los arbustos. Le sobrevino una idea, mezclada de cierto temor, de que las pálidas, espectrales cenefas revueltas no eran de niebla sino de alguna sutil emanación proveniente de una tierra donde mucha gente había muerto. Un lugar como éste, donde los seres segados y su simiente perece y sepulta a su raza, acaso, ¿quién lo sabe?, persiste como esencia en el lugar de su caída (…) posible es que, habiendo todos venido juntos, los muertos en estos recónditos sitios no quieran quedarse y sea deseo seguir todos juntos, como cuando vivos".[23]

La novela de Lomboy, como lo transmite la cita anterior, representa mediante el narrador la perspectiva pesimista de los españoles sobre Chile (según la cita que aparece en el título del apartado), y especialmente se

---

[23] Lomboy (1964), pp. 192-93.

detiene en la descripción de la zona austral como un espacio de sufrimiento y muerte. De esta forma se sigue nutriendo el mismo y negativo imaginario instituido desde la conquista. Además, deja a la tierra austral un poder arrollador y lo que podría identificarse con la identidad o subjetividad es más bien un proceso: el devenir fantasma. En otras palabras, entiéndase este devenir como una dinámica que le diferencia al paisaje austral en su marginalidad extrema, latinoamericana, al sur del mundo, de una memoria que no solo penetra la tierra sino que emerge desde esta. Así el paisaje se convierte no en una mera descripción de espacio sino en un signo que pertenece a una cadena que construye significaciones. Tiempo, espacio y seres como el triángulo que configura el paisaje es posible compararlo con el triángulo que crea significaciones acerca del mismo concepto de signo: significado, significante y contexto (o referente), dependiendo de la concepción de signo. Es en ese diálogo, en ese continuum, donde se van configurando las significaciones. Pero estas significaciones del paisaje austral no se detienen con Lomboy, pues Mistral las enriquece.

2. GABRIELA MISTRAL: LA MEMORIA DE LOS MUERTOS EN *DESOLACIÓN* Y *POEMA DE CHILE*

Desolación asocia los productos humanos, su cultura, con el dolor, según lo expresa por ejemplo en "Al oído del Cristo" donde metaforiza el sufrimiento humano mediante "…llamas de suplicio: argollas, cuchillos!"[24]. En este espacio cultural que se convierte en un tiempo y espacio lírico (o espacio poético) existe también resistencia: en "La mujer fuerte", el referente descrito es una luchadora. Ella se convierte en la receptora u oyente lírico del hablante que le expresa su admiración pero que debe buscar en la memoria de su poesía: "**¡y aún tu sombra en los surcos la sigo con mi canto"**[25], donde tierra y madre se complementan. La misma madre también es la virgen que refuerza la imagen de la divinidad silen-

---

[24] Mistral (2019), p. 54.

[25] Mistral (2019), p. 60.

te que la acompaña en el camino de la vida hasta la "la inquietud de la muerte ahora"[26].

La niebla de la que habla Lomboy, también aparece en el caso de Naturaleza, en la sección de Paisaje de la Patagonia en el poema "Desolación" del libro homónimo: "La bruma espesa, eterna, para que olvide dónde / me ha arrojado la mar en su ola de salmuera. / La tierra a la que vine no tiene primavera: / tiene su noche larga que cual madre me esconde."[27]. La musicalidad de estos versos con rima consonante y que despliegan una suave pero firme ocupación del espacio simbólico mediante la repetida aparición de la "s" esconde otros significados: esa suave instalación de la niebla implica un peligro ineludible. El espacio poético o, en palabras de Bajtín, el cronotopo permite reflexionar sobre el ambiente marcado por hostilidades que dificultan la mirada y trae consigo otras inferencias que se pueden construir considerando el frío con la "bruma espesa, eterna", idea reforzada por "noche larga" para establecer el tema de la muerte. La tierra y el clima interrumpe el ciclo vital pues no tiene primavera y el viento "hace de mi casa su ronda de sollozos"[28]. La llanura es el espacio donde mueren los ocasos y el/la hablante (no queda claro su género solo su primera persona singular) ve que los muertos contemplan el mar, donde la noche larga "tan solo empieza". En este espacio la niebla produce la locura del/la hablante: "Miro bajar la nieve como el polvo en la huesa; / miro crecer la niebla como el agonizante, / y por no enloquecer no cuento los instantes, / porque la noche larga ahora tan solo empieza."[29]. La nieve que interrumpe el movimiento del/la hablante, en el espacio de muerte profundiza el ambiente marcado ya negativamente por la niebla.

Al mirar hacia el mar, ¿quiénes vienen en los barcos que señala el/la hablante?: "hombres de ojos claros no conocen mis ríos…"[30] (Mistral

---

26 Mistral (2019), p. 70.

27 Mistral (2019), p. 195.

28 Mistral (2019), p. 195.

29 Mistral (2019), p. 195.

30 Mistral (2019), p. 195.

2019, 195). Estos sujetos "hablan extrañas lenguas": los hombres que llegaron primero fueron los conquistadores españoles (mencionados por la novela de Lomboy) y luego los colonizadores europeos, desde donde reflexiona Mistral. Ambos exploran colonizan y destruyen. Pero el acto mismo de narrar en el caso de Lomboy y sobre todo de cantar en el caso de Mistral dan cuento de lo que Octavio Paz señala en uno de sus discursos: el poema y la novela no solo transmiten la realidad sino que la construyen[31]. En este fin de la escritura y de las y los escritores, se puede destacar que la exploración de Mistral va más allá de los imaginarios instituidos de Chile, como país marginal en las dinámicas de la modernidad. Con su poesía abre nuevos imaginarios que reconfiguran la realidad.

Ahora bien, si se vuelve a su poesía, Mistral no solo se refiere a seres humanos sino a seres propios de la naturaleza. En "Árbol Muerto" el árbol quemado, en ese cronotopo depredado por la acción extractivista propia del capitalismo que desarrolla Sergio Mancilla en su reflexión sobre la poesía patagónica[32], también tiene "angustia humana"[33]. Es más, puede amar y le muestra a quien pase por allí las marcas de su sufrimiento, donde queda la presencia de su ausencia: "De su bosque el que ardió solo dejaron / de escarnio, su fantasma"[34].

En "Cima" y "Balada de la estrella" ya es una hablante que reflexiona en torno a su soledad y dolor, pero también, como lo señala la crítica antes revisada, la hablante se confunde y pareciera ser en algunos poemas la tierra como en "Tres árboles". De este modo se diluye la división entre objeto y sujeto pues todos son seres que sienten, son varias voces. Sin embargo, la hablante no es cualquier voz: en el poema "El Ixtlazi-

---

31 Octavio Paz, "Nuestra lengua". Congreso Internacional de la Lengua Española (Zacatecas, 1997).

32 Sergio Mansilla, "Paisaje y memoria en la Patagonia austral: sensibilidades poéticas en disputa" *Anales de Literatura Chilena* **Año 14** n° 20 (diciembre, 2013), pp. 117-138.

33 Mistral (2019), p. 197.

34 Mistral (2019), p. 197.

huatl" se caracteriza como la hija de una madre andina, "…, la de greña oscura,…"[35]. En este sentido cabe señalar que la multiplicidad de voces en ambos poemarios (hablante sin género, mujer, madre, fantasma) se puede profundizar con la variedad de rostros o presentaciones de la madre: madre-virgen, madre tierra, mujer que no puede ser madre, entre otras. Pueden encontrarse incluso distintos grados del ejercicio de su poder, por ejemplo, la madre tierra puede ser acogedora o incluso letal en sus distintas rostros humanos y naturales.

Respecto de las voces convocadas en los poemas, en *Poema de Chile* quien habla en el poema se dirige, al modo de un oyente lírico, a un "niño atacameño"[36]. De esta forma Mistral coloca en el centro de la experiencia a esta voz, que aparece de manera implícita o de forma secundaria en la novela de Lomboy, donde el protagonismo lo tienen los colonizadores. El género y la raza son dimensiones que en el discurso de Mistral en *Poema de Chile* se ven profundizadas según lo expresado en los últimos ejemplos citados. Este esfuerzo de inclusión que visibiliza forma parte de elementos construidos desde el amor, de la guía y la exploración que enseña al oyente lírico y por extensión al oyente ideal y los lectores históricos.

Según lo antes dicho, en este conjunto de poemas no todo está marcado por negatividades, por ejemplo, en "Selva Austral", este ambiente rezuma vitalidad, sin embargo, la hablante ejecuta su acción preocupada si la escuchan: "¡A qué me dejaron voz / si yo misma no la creo / y los dos que me la oyen / me bizquean con recelo!"[37]. Acá la condición de género de la hablante y lo ecológico se encuentran.

Cabe tener en cuenta que la publicación de *Poema de Chile* es en los años sesenta, cuando se discute el impacto de la acción humana en el medio ambiente. Más tarde gracias a Françoise d'Eaubonne se genera la categoría denominada "ecofeminismo", donde se aprecia el problema de

---

35 Mistral (2019), p. 213.

36 Mistral (1967).

37 Mistral (1967), p. 225.

la superpoblación como contacto entre las reivindicaciones feministas y las preocupaciones ecológicas[38]. Hacia los años ochenta existen varias publicaciones que dan sustento al acercamiento que se nutre de los estudios de la ecología y del feminismo: Charle Spretnak y Ynestra King. Carolyn Merchant y Vandana Shiva, Mary Mellor.

A juicio de Puleo, las mujeres no son las salvadoras del planeta, ni representantes privilegiadas de la naturaleza, pero pueden aportar en el cambio sociocultural hacia la igualdad que permita que las prácticas del cuidado, históricamente femeninas, se universalicen, es decir, que también sean masculinas y se extiendan al mundo natural no humano[39].

En el mismo ámbito del ecofeminismo, Binns retoma estas ideas para revisar la poesía de Gabriel Mistral en relación a la evolución del feminismo y sus cuatro etapas: las mujeres estereotipadas, la relación con lo natural, el fracaso de representar la tierra y la formulación de poéticas ecológicas que confronten la construcción del entorno[40]. El imaginario premoderno y preindustrial en la poesía de Mistral deja la voz de *Poema de Chile* –a mi juicio son varias voces– en los distintos poemas alejada de conductas depredadoras propias de la masculinidad hegemónica:

"En varios momentos de *Poema de Chile*, el yo reprende al niño indígena por su inclinación depredadora que es, según ella, típicamente masculina. Cuando el niño se queja porque ella estorba su persecución de los animales, la «Mama» establece una división tajante: – ¡Cada bicho me lo asustas y yo regreso sin nada! – ¡Ay, tienes tiempo sobrado para hacer la villanada! Los hombres se sienten más hombres cuando van de caza. Yo, chiquito, soy mujer: un absurdo que ama y ama, algo que alaba y no mata, tampoco hace cosas grandes de ésas que llaman hazañas".[41]

---

38 Alicia Puleo, "Ecofeminismo: la perspectiva de género en la conciencia ecologista". En: Ecologistas en Acción (Ed.). *Claves del ecologismo social* (Madrid: Ecologistas, 2010).

39 Puleo (2010).

40 Niall Binns, ¿Callejón sin salida?: la crisis ecológica en la poesía hispanoamericana (Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2004), p. 17.

41 Binns (2004), p. 106.

Se puede establecer hasta ahora, dado lo anterior, que en *Poema de Chile* se profundizan algunos elementos enunciados en *Desolación*. Aspectos del género, de la raza y de la ecología que se revelan en el paisaje como signo articulador. Por ejemplo, la niebla en el poema homónimo es caracterizada como "hembra tramposa y ladina / que marcha con pasos lerdos."[42]. Pero esta visión de la mujer-niebla da paso a su descripción como un ser poderoso y puede llevar al "intocado Misterio"[43]. Su peligro viene de su poder.

En "Patagonia" las voces toman distintos turnos de habla, es decir, se genera un diálogo que coloca en el centro al niño atacameño como oyente lírico o receptor del discurso del hablante, ya mencionado en otros poemas del libro analizado, es decir, en *Poema de Chile* se profundiza la instalación de la voz indígena y su imaginario, ya mencionado en *Desolación.* La hablante le cuenta una historia al niño y ella recuerda la Patagonia y al hacerlo recuerda "cuando va llegando el puelche / como gente amotinada"[44], le permite al lector lo relacionar las amenazas naturales con las insurrecciones que ocurrieron en el sur de Chile.

Frente a las negatividades, por ejemplo, a falta de movimiento, a la muerte que connota la niebla, en "La Hierba" la hablante se detiene varias veces en su vitalidad y la deja jugar. La hablante afirma "Yo no te quise doblar / con dedos no con guadaña"[45]. Y esa misma hierba se convierte en la Patria: la hablante la añora con su cuerpo. Además, este afán de religar, de recuperar su pasado, en el paisaje tiene un eje que va más allá de lo cristiano según se plante**ó** recién.

3. CONCLUSIONES

El dolor expuesto por la hablante en Mistral y por los personajes en Lomboy y la naturaleza poderosa (ora ominosa, ora de una fuerte vita-

---

42 Mistral (1967), p. 231.

43 Mistral (1967), p. 233.

44 Mistral (1967), p. 236.

45 Mistral (1967), p. 238.

lidad) deja ver que este sufrimiento se vive con intensidad y enfrentar la muerte puede ser una estrategia de resistencia. Frente a la violencia y a la destrucción se yergue el movimiento, se da cuenta de los signos de una humanidad que puede mirar lo natural y mirarse en y con ella sin divisiones.

El paisaje expone y construye esta vinculación, pero de manera fastasmática: m**á**s que como posibilidad, la niebla, la muerte, el sufrimiento son expuestos como presencias de una ausencia. Una unidad perdida que conviene recordar, de ahí la visibilización de la depredación y de la destrucci**ón** histórica como herida y cicatriz colonial.

La madre, la tierra, la hija, el fantasma en Mistral y el ocultamiento de lo indígena para exponer la violencia y el sufrimiento de los conquistadores encuentran en el paisaje un eje articulador entre lo humano y lo natural. Las acciones humanas que olvidan al otro rompen el equilibrio entre seres que se ven afectados.

Tanto Lomboy como Mistral cargan con la memoria de la violencia y a la vez, en la unidad de la diversidad: la configuración del espacio latinoamericano en un espacio de extrema periferia recupera la configuración de una imagen del pasado que escenifica la necesidad de cambiar las lógicas que no valoran la diferencia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Binns, Niall. ¿Callejón sin salida?: la crisis ecológica en la poesía hispanoamericana (Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2004).

Bortignon, Martina. "Al país de la hierba /a donde hay tierra sobrada: Magallanes como utopía y disolución en *Poema de Chile* de Gabriela Mistral" *Literatura y Lingüística* n° 42 (2020), pp. 149-171.

Donoso, Arnaldo. "Estudios literarios ecocríticos, transdisciplinariedad y literatura chilena" *Acta literaria* n° 51 (segundo semestre, 2015), pp. 103-118.

Falabella, Soledad y Bernardita Domange. "Poema de Chile, sus manuscritos y la valoración del legado de Gabriela Mistral" *Estudios Filológicos* n° 46 (2010), pp. 43-57.

Hobbes, Thomas. *Leviatán* (Buenos Aires: Fondo de Cultura económica, 2005).

Invernizzi, Lucía. ""Los trabajos de la guerra" y "los trabajos del hambre": dos ejes del discurso de la conquista de Chile (Valdivia, Vivar y Góngora Marmolejo)" *Revista Chilena de Literatura* nº 36 (noviembre, 1990), pp. 7-15.

Lomboy, Reinaldo. *Puerto del Hambre* (Santiago: Ed. Orbe, 1964).

Mansilla, Sergio. "Paisaje y memoria en la Patagonia austral: sensibilidades poéticas en disputa" *Anales de Literatura Chilena* Año 14 n° 20 (diciembre, 2013), pp. 117-138.

Martínez de Pisón, Eduardo. "Saber ver el paisaje" *Estudios Geográficos* Vol. LXXI n° 269 (julio-diciembre, 2010), pp. 395-414.

Mignolo, Walter. "El pensamiento decolonial: desprendimiento y apertura. Un manifiesto". En: Santiago Castro-Gómez y Ramón Grosfoguel (Comp.). *Giro decolonial: reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global* (Bogotá: Siglo del Hombre Editores; Universidad Central, Instituto de Estudios Sociales Contemporáneos y Pontificia Universidad Javeriana, Instituto Pensar, 2007).

Mistral, Gabriela. "Entrevista póstuma a Gabriela Mistral". En: Alfonso Calderón (Ed.). *Antología poética de Gabriela Mistral* (Santiago: Ed. Universitaria, 2001).

Mistral, Gabriela. *Desolación.* En: *Obra reunida de Gabriel Mistral* Tomo I Poesía (Santiago: Ediciones Biblioteca Nacional, 2019).

Mistral, Gabriela. *Poema de Chile* (Barcelona: Ed. Pomaire, 1967).

Montes, Cristian. "El cronotopo de la exclusión en tres novelas de la generación del 38" *Revista Chilena de Literatura* n° 73 (noviembre, 2008), pp. 163-188.

Ostria, Mauricio. "Globalización, ecología y literatura. Aproximación ecocrítica a textos literarios latinoamericanos" *Kipus. Revista Andina de Letras* n° 27 (primer semestre, 2010), pp. 97-109.

Paz, Octavio. "Nuestra lengua". Congreso Internacional de la Lengua Española (Zacatecas, 1997). https://congresosdelalengua.es/zacatecas/inauguracion/default.htm (consultada: 9 abril 2021).

Prado, Marcela. "Poesía, espacio/paisaje e identidades en las literaturas latinoa-

mericanas" *Cuadernos del Pensamiento Latinoamericano* n° 17 (2010), pp. 109-124.

Puleo, Alicia. "Ecofeminismo: la perspectiva de género en la conciencia ecologista". En: Ecologistas en Acción (Ed.). *Claves del ecologismo social* (Madrid: Ecologistas, 2010).

Sepúlveda, Magda. "Mistral y Melfi en la Patagonia" *Anales de Literatura Chilena* Año 12 n° 16 (diciembre, 2011), pp. 79-93.

Villegas, Juan. "El oyente lírico y clases sociales en la poesía chilena del siglo XX" *Revista Iberoamericana* n° 55 (1986), pp. 463-473.

EL PRIMER POBLAMIENTO CHILENO EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES: IMÁGENES DESDE LA PRENSA DE LA ÉPOCA[1]

Mauricio Jara Fernández
Pablo Mancilla González

1. PRIMERAS PALABRAS

Al cumplirse el 2020 los 500 años del hallazgo y navegación de Hernando de Magallanes por el Estrecho que hoy lleva su nombre, parece oportuno aprovechar esta magna conmemoración para repensar el momento en que el gobierno chileno decidió en 1843 establecer un poblamiento en la orilla norte de este paso interoceánico meridional americano, habida consideración que desde la declaración de la independencia nacional en febrero de 1818 y los inicios de la organización republicana ya habían transcurrido 25 años.

A pesar de la distancia temporal habida entre estos dos acontecimientos: 1520 y 1843, sorprende constatar li-

---

[1] Publicación colaborativa entre los proyectos: CONICYT/ FONDECYT REGULAR Nº 1170314, "El piloto 2° Luis Pardo Villalón y la segunda carta patente británica: La política antártica chilena entre la pertenencia histórica y la incertidumbre internacional, 1906-1917" (Inv. Responsable: Mauricio Jara Fernández) y DIGI-HUMI 02-2021, "El Despertar de la Ciencia Antártica Chilena en Tiempos de Crisis, 1929-1935" (Inv. Responsable: Pablo Mancilla González).

geras afinidades en sus motivaciones y contextos. En el caso de la expedición de Hernando de Magallanes, el principal impulso de la corona española fue buscar un paso entre el Mar del norte y el Mar del sur para llegar a tener el control de sus dominios australes americanos que por esa época ya estaban siendo visualizados por otras naciones europeas como susceptibles de ocupación, en tanto –y guardando las proporciones del caso– la decisión del gobernante chileno Manuel Bulnes en 1843, habría estado alentada por el objetivo de preservar para la nueva república sudamericana la herencia territorial recibida de España y que, por esa fecha ya era igualmente pretendida por el monarca francés, entre otras potencias y por lo mismo no había que seguir perdiendo tiempo e integrar cuanto antes a la soberanía chilena ese rico e inmenso espacio austral que hacia esa fecha ya varias veces había sido reclamada el por ex gobernante Bernardo O'Higgins desde Lima[2].

En el marco del homenaje de los 500 años de la llegada y navegación de Hernando de Magallanes por el estrecho, este estudio a través de dos fuentes periodísticas de la época: *El Progreso* de Santiago y *El Mercurio* de Valparaíso, pretende retrotraerse a la célebre fundación del capitán Juan Williams en aquel mismo estrecho en la Punta Santa Ana en 1843 y "salvar del olvido"[3] las impresiones y percepciones publicadas por esos medios de prensa hace 177 años.

En la elección de *El Progreso* de Santiago[4] y *El Mercurio* de Valparaíso[5] para este estudio entre 1843 y 1849, decisivo fue la continuidad temporal presentada por ambos periódicos entre esos años, la disponibilidad

---

2 Cf. Academia Chilena de la Historia, *Archivo de don Bernardo O'Higgins* Tomo XXXII (Santiago: Edit. Universitaria, 1981), documentos n° 335, 383, 394.

3 Carlos Peña, *El Tiempo de la Memoria* (Santiago: Penguin Random House, Grupo Editorial, 2019), p. 155.

4 *El Progreso* de Santiago, fue un diario comercial, político y literario, fundado por Domingo Faustino Sarmiento, Juan Nepomuceno Espejo, José Victorino Lastarria, entre otros, en 1842 y circuló hasta 1853.

5 *El Mercurio* de Valparaíso, fundado y publicado desde el 12 de septiembre de 1827 y es en la actualidad 'el periódico en circulación más antiguo de Chile y del mundo en lengua castellana en forma ininterrumpida'.

de consulta en la Biblioteca Nacional de Santiago y el que, uno fuera de la capital y otro de Valparaíso. Por aquellos años los dos matutinos gozaban de un amplio reconocimiento en la población lectora y en los círculos políticos dominantes y el caso particular de *El Mercurio* de Valparaíso, el de una fuente escrita representativa del quehacer de "la economía nacional en expansión, el progreso basado en el comercio, el bienestar y el desarrollo cultural; la apertura y la tolerancia frente a los extranjeros y sus ideas diferentes"[6] en la entonces emergente ciudad puerto y ventana internacional del país como era Valparaíso.

Pero para hacer comprensibles las visiones o percepciones publicadas por ambos periódicos en los años 1843-1849, se hace preciso configurar, aunque sea apretadamente, los momentos y contextos que habrían dado forma y respaldo al hallazgo de 1520 en nombre de la corona española y a la toma de posesión del estrecho por Chile en 1843.

2. EL ESTRECHO EN LA ÉPOCA HISPANA

Hernando Magallanes (1480-1521), siendo oriundo de Sabrosa, Portugal, y poseedor de una reconocida experiencia en la navegación oceánica, logró en marzo de 1518 tener una audiencia con el rey Carlos I de España. En aquel encuentro en Valladolid, Magallanes asistió acompañado del cosmógrafo Falero y ambos navegantes lusitanos, habrían ofrecido al soberano hispano descubrir una ruta hacia los ricos archipiélagos de la especiería. Se entiende que por el alto interés político y geográfico que esas islas despertaban en la corona tras el descubrimiento de Cristóbal Colón en octubre de 1492 y las sucesivas conquistas efectuadas en el contorno oriental del nuevo continente americano, "el 22 de marzo de 1518 firmó el soberano de España las capitulaciones bajo las cuales debía llevarse a efecto la espedición. El monarca debía entregar una escuadrilla de cinco naves con 265 tripulantes i víveres abundantes para dos años"[7];

---

6 Luis Mizón, *Claudio Gay y la Formación de la Identidad Cultural Chilena* (Santiago: Ed. Universitaria, 2001), pp. 40-41.

7 Robustiano Vera, *La Colonia de Magallanes i Tierra del Fuego (1843-1897)* (Santiago: Imp. de la Gaceta, 1897), p. 4.

compromiso que la corona hispana pocos meses después materializó y Magallanes obtuvo la naturalización española y el nombramiento de adelantado y capitán general de la Armada para el descubrimiento de las islas de la especiería y comendador de la Orden de Santiago.

Terminados los preparativos y totalmente apertrechada la flotilla de cinco naves (*Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Santiago* y *Victoria*) para emprender la expedición de descubrimiento, Hernando de Magallanes zarpó el 2 de septiembre de 1519[8], desde el puerto gaditano de San Lúcar de Barrameda, en dirección al sur de la mar océano, hoy Atlántico sur.

A más de trece meses de una complicada navegación en el Atlántico, una obligada detención en el puerto de San Julián, en la costa patagónica, Magallanes siguió hacia el sur y el 21 de octubre de 1520 descubrió un cabo atrás del cual se divisaba una gran entrada de mar, pero la aparición de mal tiempo retrasó el avance y recién el 1 de noviembre de 1520 pudo ingresar con la nao *Victoria* al paso que hoy, en justicia, lleva su nombre. A fines de ese mismo mes y año, y luego de sortear otras dificultades, Magallanes logró navegar por la totalidad del estrecho e internarse con tres de sus naves a la mar océano del sur que el mismo denominó Pacífico, por la aparente pasividad o tranquilidad observada en el movimiento general de sus aguas.

En los meses siguientes Magallanes logró atravesar el inmenso y desconocido océano Pacífico y llegar al archipiélago filipino, situado al norte de las islas de la especiería, donde encontró la muerte en manos de los nativos de la isla de Mactan, el 27 de abril de 1521. Al impacto inicial que causó entre sus compañeros la trágica desaparición del eximio navegante, de inmediato concordaron en que había que seguir cumpliendo con los objetivos de la expedición y, el piloto vasco, Juan Sebastián Elcano, al mando de la nao *Victoria* consiguió llegar a España el 6 de septiembre de 1522 cargado de especias y con sólo 18 sobrevivientes, del total original de 239 expedicionarios. En definitiva, Elcano como conti-

---

8 Mateo Martinic, *Magallanes. Síntesis de Tierra y Gentes* (Buenos Aires: Ed. Francisco de Aguirre, 1972), p. 76.

nuador de Magallanes, logró completar el periplo marítimo y realizar la primera circunnavegación en el globo terrestre.

De la expedición de Magallanes y Elcano (1519-1522) se reconocen y valoran dos grandes contribuciones a la historia universal: el hallazgo de un paso entre el océano Atlántico y el océano Pacífico en la América meridional y la comprobación de la esfericidad de la tierra. Estos dos aportes como los pormenores de la expedición han llegado hasta nosotros, gracias, al registro efectuado por el veneciano Antonio Pigaffetta, titulado *Relación del Primer Viaje Alrededor del Mundo* (1524), dejando un testimonio escrito de las dificultades y lugares visitados desde el zarpe, con abundantes observaciones y detalles de la geografía, de la flora y fauna y de las poblaciones nativas avistadas en el transcurso del maravilloso y largo periplo marítimo.

Cuatro años después del retorno de Elcano a España, el navegante español fray Francisco García Jofré de Loaysa, en 1526, respaldado por el rey Carlos I y al mando de una expedición a las islas Molucas, fue el segundo en cruzar por el Estrecho. De las siete embarcaciones que zarparon de La Coruña el 24 de julio de 1525, en demanda de las islas de la especiería, solo la nave capitana *Victoria* llegó a su destino final. Al igual que en el viaje de Magallanes, se produjo la desaparición de Loaysa y del propio Sebastián Elcano quien, como segundo comandante de la expedición, se había vuelto a embarcar en dirección a esas codiciadas islas.

Al quedar confirmada la existencia de un Estrecho en la zona meridional americana, surgió la necesidad de resguardarlo. La corona española, en 1535, entregó una primera concesión real a Simón de Alcazaba y Sotomayor como adelantado, capitán general, alguacil mayor y gobernador de la Nueva León, territorio ubicado entre los 35° de latitud sur y el Estrecho. La instrucción real encomendada a Alcazaba era que con las naves *San Pedro* y *Madre de Dios* llegara y poblara el mencionado estrecho, pero aquello se desbarató al ser sorprendidos los expedicionarios por mal tiempo y fuertes tormentas en la cercanía de la boca oriental del estrecho, obligándololos a regresar hacia el norte en busca de refugio en las costas del Chubut, en la actual costa atlántica argentina, lugar donde fue asesinado tras un motín de sus propios acompañantes.

Al año siguiente, en 1536, el monarca español preocupado que ese estratégico territorio y paso austral americano aún siguiera vacante de autoridades entregó y encomendó a Francisco de Camargo, pariente del influyente obispo de Plasencia, el establecimiento de una gobernación de norte a sur, desde los 36° de latitud y el Estrecho y, de este a oeste, entre mar océano y mar océano que, fue denominada Provincia del Estrecho. Luego de preparar y organizar una expedición integrada por tres naves, en agosto de 1539, Camargo, emprendió rumbo a las tierras americanas australes concedidas y hasta donde se sabe, logró ingresar al Estrecho en enero de 1540 con la nao Incógnita, pero a la altura de la primera angostura, su nave colisionó con la costa y "La espedición (…) no alcanzó mejor éxito que la de su antecesor Alcazaba, y en 1541, no habiendo podido el concesionario cumplir con las obligaciones estipuladas, caducó su capitulación o asiento"[9].

Como los dos primeros intentos no habían logrado el establecimiento de población en el Estrecho, el monarca con fecha 24 de enero de 1539, otorgó a otro "solicitante autorización para navegar la costa del Mar del Sur y descubrir nuevas tierras, siempre que no se tratara de las que correspondían a los otros concesionarios. El agraciado se llamaba, Pero Sancho de la Hoz (…) y doy licencia y facultad (…) para que por nos, y en nuestro nombre y de la corona real de Castilla, podáis navegar con los dichos navíos que ansí os ofrecéis a hacer para la dicha mar del Sur, donde tienen las dichas gobernaciones os dichos marques don Francisco Pizarro y adelantado don Diego de Almagro y don Pedro de Mendoza y Francisco de Camargo, hasta el dicho estrecho de Magallanes, y la tierra que está de la otra parte del; y de ida o de vuelta, descubriréis toda aquella costa de la parte del dicho estrecho, sin que entréis en los límites y parajes de las islas y tierra que están dadas en gobernación a otras personas a conquistar, e a gobernar, ni rescatar, sino fuese mantenimiento para la sustentación de la gente que lleváredes (sic), con tanto que no toquéis en los límites y demarcación del serenísimo rey de Portugal, nuestro hermano, ni en os Malucos, ni en los límites que, por la última

---

[9] Carlos Morla, *Estudio Histórico sobre el Descubrimiento y Conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego* (Leipzig: F. A. Brockhaus, 1903), p. 140.

contratación y empeño, se dio al dicho serenísimo rey (…) ítem, vos prometemos que, hecho el dicho descubrimiento de la otra parte del dicho estrecho o de alguna isla que no sea en paraje ajeno, os haremos la merced a vuestros servicios; y entre tanto que nos somos informados de lo que así descubriéredes, seáis nuestro gobernador dello"[10].

Del texto anterior se desprende claramente que la concesión otorgada a Sancho de la Hoz solamente comprendía los territorios ubicados al sur del Estrecho, vale decir, el espacio que hoy reconocemos como Tierra del Fuego y todas las islas y archipiélagos situados en dirección al Polo Sur y que, por esos años, era llamada Terra Incógnita.

3. CHILE Y EL ESTRECHO

En primer lugar, hay que destacar que, el estrecho de Magallanes ha estado directamente presente en el devenir histórico chileno desde el adelantado Diego de Almagro cuando intentó establecer una comunicación expedita con España y envió "al capitán Juan Fernández para que entrara al estrecho de Magallanes y buscara la deseada salida al Atlántico, pero el enviado regresó mucho antes de alcanzar su objetivo"[11].

Pocos años después, en 1540, y cuando Pedro de Valdivia aún no llegaba con su hueste al valle del Mapocho, obtuvo por cesión de Pedro Sancho de la Hoz, "en Gobernación, los territorios que descubriese de la otra

---

[10] Edmundo González, "Tres Reales Cédulas Relativas a la Antártica Chilena" *Revista de Difusión Instituto Antártico Chileno* n° 9 (1976), p. 26. Un aspecto importante de aclarar en relación a esta cita y cuando se hace mención a no tocar "los límites y demarcación del serenísimo rey de Portugal" es que luego del tratado de Tordesillas de junio 1494 que fijó un meridiano de polo a polo, a partir de 370 leguas de las islas de Cabo Verde y definió las jurisdicciones de los reinos de Castilla y Portugal, al producirse y confirmarse la primera circunnavegación de la tierra, ambas coronas representadas por Carlos I y Juan III de Portugal firmaron en abril de 1529, en Zaragoza, un segundo tratado para establecer el otro meridiano y delimitar exactamente sus respectivas zonas de influencia en Asia.

[11] Jorge Fernández, "Los Hielos Continentales" *Todo es Historia* n° 351 (1996), pp. 28-29.

parte del Estrecho de Magallanes, es decir, la Tierra del Fuego en toda su estensión"[12], tal cual establecía la capitulación entregada por el Rey en 1539. Hacer presente que en Cuzco, Valdivia y Sancho de la Hoz habían acordado participar de una empresa de conquista hacia el sur y mientras esta se ejecutaba en demanda de aquel objetivo se produjo la mencionada transferencia quedando inmortalizada en el documento llamado 'Desistimiento de Atacama' que, al final de cuentas no era más que una monedita de cambio, una especie de 'perdonazo' dado a Sancho de la Hoz por haber conspirado contra la vida de Valdivia. A partir de ese momento, Valdivia visualizará y tratará de orientar todas sus futuras actuaciones con el objetivo de "ir a conquistar i poblar y gobernar las provincias de Chile o todas las otras sus comarcas de que tuviese noticias el dicho Pedro Sancho de la Hoz, quedando claro que lo que Valdivia pensaba incorporar efectivamente al dominio español era todo lo que se extendía hasta llegar al Polo Sur"[13]. Tan fuerte era esta aspiración en Valdivia que, a poco tiempo de fundar la ciudad de Santiago, declaraba al monarca Carlos V desde La Serena que aquello era "el primer escalón para armar sobre él los demás, e ir poblando por ellos toda esta tierra a Vuestra Majestad hasta el Estrecho de Magallanes y la Mar del Norte"[14].

A esta manifiesta aspiración de Valdivia de avanzar hacia el austro, encontró una seria dificultad en 1548 porque la gobernación de Nueva Extremadura otorgada en Lima por el licenciado Pedro de la Gazca ese año abarcaba del paralelo 27° al 41° y con 100 leguas de la costa hacia el oriente y sin incluir al Estrecho.

A pesar de haber logrado una gobernación en Lima, Valdivia no se desanimó y desde esa misma ciudad le comunicaba al monarca por carta del 15 de junio de 1548 que "Cuando envié a descubrir la costa, como a

---

12 Morla (1903), p. 139.

13 Consuelo León, "Pedro de Valdivia y su Visión Territorial de Chile" *Primer Congreso de Historia de Magallanes* (Instituto de la Patagonia, Punta Arenas: Offset Rasmussen, 1983), pp. 128-129.

14 Pedro de Valdivia. *Cartas de Relación de la Conquista de Chile* (Santiago: Ed. Universitaria, 1978), p. 45.

nuestro Monarca escrebí, y a tomar la posesión de la tierra en nombre de vuestra Alteza, llegó el navío que envié cerca del Estrecho de Magallanes; y si vuestra Alteza es servido que el Estrecho se navegue, me lo envíe a mandar, porque, aunque yo para ello me haya de empeñar en más de lo empeñado (…)"[15]. En estas palabras Valdivia demostraba que por la cercanía de su gobernación su interés era llegar y tener control de ese importante paso para la mayor seguridad de España.

La confirmación real a esta primera gobernación fue en 1550[16] y Valdivia que estaba interesado en extenderla hasta el Estrecho y de ahí hacia el Sur, sin pérdida de tiempo comisionó a su compañero y amigo Jerónimo de Alderete a fines de 1552 para que se dirigiera a España a entrevistarse con el monarca y hacerle ver la necesidad de dejar los territorios situados al norte y sur del Estrecho bajo la tuición de la gobernación de la Nueva Extremadura.

Resultado de esta visita a España, Alderete logró que el monarca acogiera la solicitud de Valdivia y en 1554, extendió la gobernación de Nueva Extremadura hasta el estrecho de Magallanes. En esa misma ocasión, Alderete, recibió del propio Carlos V, la gobernación que antes había sido otorgada a, Pedro Sancho de la Hoz y que éste había transferido a Valdivia en 1540, vale decir, del Estrecho hacia el sur.

En sintonía con la comisión entregada a Alderete, el gobernador Valdivia en los primeros meses de 1553 envío una expedición al estrecho con "Francisco de Ulloa y al piloto Francisco Cortés de Ojea con el mismo objetivo de navegarlo"[17]; esta expedición también incluyó al piloto Hernán Gallego quien fue el único en lograr ingresar con su nave y navegar por el estrecho hasta el mar océano del norte y regresar por la misma vía al mar océano del sur o el Pacífico y, cuando volvió al norte a comunicar lo realizado, se enteró que el gobernador Valdivia había fallecido[18].

---

15 Valdivia (1978), p. 80.

16 Morla (1903), pp. 145-146.

17 Fernández (1996), p. 29.

18 José Miguel Barros, "Expedición al estrecho de Magallanes en 1553: Gerónimo

Por su parte, mientras Alderete estaba preparando su viaje de retorno a Chile se enteró del trágico fallecimiento de su compañero de hueste y gobernador Valdivia, ocurrido en diciembre de 1553, de inmediato resolvió dirigirse nuevamente ante el rey y ofrecer su servicio de portador de la noticia y de la documentación del nombramiento del siguiente gobernador. Para su mayor honor y sorpresa, Alderete obtuvo del monarca el nombramiento de gobernador de la Nueva Extremadura, abarcando la gobernación de Valdivia y la propia y, en consecuencia, a contar del 29 de mayo de 1555, el rey reunió en una sola ambas gobernaciones, dejando bajo su jurisdicción el Estrecho y todas las tierras circundantes desde los 27° latitud hasta el Polo Sur, y de ahí entonces que sea este nombramiento, un hito fundamental en la configuración geográfica y política de la gobernación durante el período colonial y en la actual República de Chile. Desde 1558, el monarca español al nombrar a los sucesivos gobernadores de la Nueva Extremadura o Chile empleó la siguiente expresión "en los límites y distritos que los usó y ejerció y pudo y debió ejercer su antecesor"[19]. Dentro de esa jurisdicción el Estrecho con ambas orillas incluidas quedaban sujetas al gobernador de Chile, al igual que la Patagonia, la Tierra del Fuego y la prolongación al Polo Sur.

Al morir Alderete en el viaje de regreso a Chile, de fiebre amarilla en la isla de Taboga, en el golfo de Panamá, el 7 de abril de 1556, el virrey del Perú Andrés Hurtado de Mendoza que coincidentemente venía en la misma flota con Alderete y Alonso de Ercilla, decidió nombrar a su hijo García Hurtado de Mendoza a fin de evitar que la gobernación de Chile quedase 'acéfala'. Este nuevo y joven gobernador fue quien ordenó al capitán Juan Ladrillero la exploración y toma de posesión del Estrecho y del espacio circundante. El 9 de agosto de 1558, Ladrillero junto a Francisco Cortés de Ojea que antes había participado de la anterior expedición de Francisco de Ulloa enviada por Pedro de Valdivia, tomó posesión del Estrecho y de sus tierras en nombre del gobernador de Chile.

---

de Vivar y Hernando de Gallego" *Anales de Instituto de la Patagonia* (Punta Arenas, 1981).

19 Morla (1903), pp. 51-52.

Años después, la aparición de Francis Drake en los mares australes causó inquietud en las autoridades y en la población radicada en los dominios hispanos sudamericanos. El virrey del Perú Francisco Álvarez de Toledo fue uno de los primeros en reaccionar y dispuso "la salida de un marino eximio, Pedro Sarmiento de Gamboa, hacia las aguas de Magallanes con especial encargo de explorar las rutas y estudiar la posibilidad de fortificar y poblar las costas del Estrecho, a fin de impedir el paso de naves enemigas de la Corona Católica"[20]. Sarmiento sin mayores dificultades logró llegar y navegar por el estrecho y seguir viaje a España a buscar los apoyos reales y volver al frente del proyecto de poblamiento de ese estratégico paso interoceánico.

Sarmiento de Gamboa fue el primer navegante y súbdito gallego que hizo ver al monarca español la necesidad urgente de poblar y fortificar el estrecho. Luego de tener una buena recepción en Felipe II y ser nombrado gobernador y capitán general del estrecho, Sarmiento al mando de una flotilla inicial compuesta de 23 naves y tres mil personas, intentó emprender viaje al sur del atlántico, pero un fuerte temporal presentado al salir de Sanlúcar, y perder cinco naves, obligó a que recalara en Cádiz a reparar las averías de las restantes y reorganizar a sus acompañantes, volviendo con 16 naves a retomar el rumbo hacia el estrecho de Magallanes el 9 de diciembre de 1581[21].

Al llegar al Estrecho, Sarmiento fundó dos poblados. Uno, en febrero de 1584, llamado Nombre de Jesús, al poniente del cabo Vírgenes, por estar en "el balle (sic) de las fuentes, al pie dellas (sic) y de una barranca situada a media legua del cabo de las Vírgenes, en el lugar más abrigado y cómodo de aquel territorio"[22], y un segundo, denominado *Rey Felipe* e instalado el 25 de marzo de ese mismo año en la costa de Bahía Buena, al norte de la Punta de Santa Ana, lugar donde había un "buen surgide-

---

20 Martinic (1972), p. 80.

21 Luis Carreño, "Viaje de D. Pedro Sarmiento de Gamboa" *Revista Clío* Vol. 14 n° 19-20 (1947), pp. 25-35.

22 Silvestre Fugellie, *A Un Siglo del Agua 1896-1996* (Punta Arenas: Editado por Empresa de Servicios Sanitarios de Magallanes, 1996), p. 17.

ro, agua dulce abundante y próxima al bosque (…) próxima al arroyo San Juan de la Posesión"[23]. De este último poblamiento, solamente sobrevivió Tomé Hernández que, fue rescatado en enero de 1587, por el navegante y corsario inglés Tomás Cavendish y que al observar el estado deplorable del lugar le llamó Port Famine, o sea, Puerto del Hambre y a partir de esa fecha estos dos poblamientos hispanos han sido parte de una trágica historia en el estrecho y en el territorio austral americano.

Para el geógrafo chileno Juan Galdames lo acontecido con los dos poblados hispanos fundados por Sarmiento de Gamboa en el estrecho de Magallanes, fue el resultado lógico de un equivocado cálculo logístico y donde un pequeño grupo de "españoles al encontrarse frente a un medio caracterizado por una inestabilidad climática, fuertes vientos en verano, descenso de las temperaturas en invierno, frecuentes chubascos y escasa insolación; recursos naturales desconocidos y por último con la presencia de numerosas tribus hostiles –limitaciones que no supieron o no lograron superar- y su subsistencia pasó a depender exclusivamente de lo que les fuera enviado de España; como los recursos no llegaron oportunamente, ambos intentos de poblamiento fracasaron y ello explica el hecho de que sólo en el siglo XIX se pensara nuevamente en poblar el Estrecho"[24].

Cientos de años después sobrevendrá un nuevo intento de poblamiento en el Estrecho de Magallanes que, con mayor y mejores resultados que las experiencias españolas, tuvo un objetivo y fundamentación política nacional e internacional y ejecutado por el gobierno de Chile.

La valoración general que la historia universal hace del hallazgo del estrecho por Hernando de Magallanes en 1520 es la de un paso interoceánico meridional en la América española e hito fundamental en la apertura de una ruta a las islas Molucas, a las apreciadas islas de la especiería y posibilitando la realización de la primera circunnavegación de la tierra, al retornar Sebastián Elcano a España. En relación con las tierras

---

23 Fugellie (1996), p. 17.

24 Juan Galdames, "Punta Arenas: Polo de Desarrollo Regional de Magallanes" *Revista Geográfica de Chile Terra Australis* n° 20 (1969), p. 50.

americanas australes este descubrimiento habría implicado para Chile un "tan fausto suceso nacían a la Geografía y a la Historia de los pueblos la "tierra de los patagones" y la "tierra de los fuegos", vale decir, los dos componentes de la región magallánica de hoy"[25].

4. EL POBLAMIENTO CHILENO DEL ESTRECHO, SEGÚN *EL PROGRESO* Y *EL MERCURIO*, 1843-1844

En la década de 1840 el presidente de Chile Manuel Bulnes ordenó y autorizó la instalación de dos poblados en la orilla septentrional del Estrecho de Magallanes. A diferencia de lo obrado por Sarmiento de Gamboa en 1584, en 1843 se instaló un primer poblado en la punta de Santa Ana, denominado fuerte Bulnes en honor al mandatario y en 1848, un segundo poblamiento, más al norte, en la cercanía de la desembocadura del río del carbón[26], y donde había mejores condiciones de resguardo para la vida de los habitantes del fuerte: en Sandy Point o Punta Arenas.

El primer poblamiento chileno en el estrecho fue pensado como un espacio inicial de afianzamiento de la soberanía nacional con la instalación de colonos y de algunos convictos que junto con cumplir las penas aflictivas apoyaran las actividades cotidianas y la continuidad en el Estrecho. La relación con los grupos de confinados no fueron fáciles, produciéndose en dos ocasiones graves alteraciones al orden público en Punta Arenas: en 1851 y en 1877; en ambas fechas estallaron sangrientos motines o revueltas contra la autoridad de la colonia y aunque causaron una fuerte desmotivación y desesperanza entre sus habitantes y otros personeros públicos residentes en otros lugares del país, el gobierno, en ambos casos, mantuvo la firme convicción de seguir sosteniendo y aportando mayores recursos al poblamiento en esa zona estratégica del país.

---

25 Martinic (1972), p. 76.

26 Mateo Martinic, *Punta Arenas Sesquicentenaria (1848-1998). Una Visión de su Evolución de Década en Década* (Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes, Serie Monografías n° 12, 1999), pp. 3-6.

Para lograr entender en toda su dimensión la relevancia que tuvo la decisión presidencial de 1843 de poblar el estrecho, el historiador magallánico Armando Braun Menéndez nos dice que

> "Desde el primer día de su descubrimiento, el estrecho de Magallanes se había mostrado hostil a la navegación. Los aparejos y velámenes sólo sirven cuando los vientos se muestran favorables y la atmósfera propicia. El Estrecho es inclemente, los huracanes soplan en él con violencia inusitada, no hay espacio para correrlos, las costas son abruptas en su mayor trecho; los arrecifes, solapados y traicioneros. De ahí que la navegación mercante encaminara sus singladuras por la ruta, tardía, pero más segura, a lo largo del Cabo de Hornos. Durante mucho tiempo no navegarán el curso del Estrecho sino los barcos exploradores de las misiones científicas extranjeras"[27].

Como el lugar elegido para el primer poblado resultó ser poco hospitalario y difícil para la vida del hombre, hubo necesidad de trasladarlo más al norte. Con todo el principal desafío estaba cumplido y ese puñado de patriotas y valientes colonos comandados por el capitán Juan Williams, a bordo de la goleta *Ancud*, ya eran considerados y reconocidos como protagonistas de un acontecimiento verdaderamente heroico.

Para estos primeros colonos en el estrecho se trataba de un proyecto de búsqueda de nuevas oportunidades para sus vidas y en la convicción que, con la presencia de ellos, se permitiría resguardar el patrimonio territorial heredado de España que desde 1826 estaba siendo visualizado por los franceses, según declaraba en su diario de viaje el capitán Duhaut Cilly, al regresar por esta vía a su país, y "no ocultar las ventajas que reportaría a Francia apoderarse del gran canal. Imposible encontrar un estrecho, tan ancho y con tantos puertos, tan seguros como cómodos. Doquiera se encuentra agua excelente, leña en abundancia, caza, pesca. Ninguna región del mundo puede ofrecer tantos recursos al hombre"[28].

---

27 Armando Braun, *Pequeña Historia Magallánica* (Buenos Aires: Ed. Francisco de Aguirre, 1969), p. 33.

28 Lorenzo Massa, *Monografía de Magallanes* (Punta Arenas: Escuela Tipográfica

Igual recomendación habría realizado Dumont D'Urville en 1839 luego de permanecer en el estrecho entre fines de 1837 y comienzos de 1838 y declarar que "El Estrecho de Magallanes no dejará de ser frecuentado habitualmente por los buques, porque no puede haber comparación en la navegación suave y segura del mismo y la travesía peligrosa y molesta del Cabo de Hornos, vía que será completamente abandonada, sobre todo por los que quieran entrar del Pacífico al Atlántico"[29].

A lo anterior, se sumaba lo planteado por Bernardo O'Higgins desde Lima el 4 de agosto de 1842:

> "No ocultaré del conocimiento de Ud. la opinión y el pensamiento que ha ocupado siempre mi imaginación. Que entre todas las medidas de mi Gobierno no hubo alguna en que haya incurrido en mayor responsabilidad ante Dios y los hombres, que al sancionar la ley por la que los límites de nuestra Patria se hacían extensivos hasta el Cabo de Hornos, sin tomar al mismo tiempo medidas efectivas para conferir las bendiciones de la civilización y la religión sobre todos los habitantes comprendidos dentro de estos límites. Yo por lo tanto me consideraría el más desgraciado si no estuviese plenamente satisfecho que los autores de la revolución del 28 de enero de 1823, fueron solamente los responsables por el vergonzoso descrédito que recayó sobre la nación a consecuencia del total abandono demostrado a la moral, a la religión y condición física de los desgraciados, desnudos e ignorantes habitantes de la Patagonia occidental y de la Tierra del Fuego, desde el año 1822 en que se hicieron ciudadanos chilenos en virtud de la ley que declaró su suelo parte integrante de la República"[30].

El presidente Bulnes con seguridad estaba en conocimiento de algunas

---

del Instituto Don Bosco, 1945), p. 60.

29 Massa (1945), pp. 60-61

30 Luis Canales y Víctor Hernández, *Presencia de la Armada de Chile en la Región de Magallanes y Antártica Chilena (1843-1899)* Vol. 1 (Punta Arenas: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Imp. Rasmussen Hnos. Ltda., 2015), pp. 66 y 103.

notas enviadas por O'Higgins poco tiempo antes desde Lima, a Joaquín Prieto, antecesor y tío materno de él y donde solicitaba poner mayor atención a la zona austral del país, toda vez que con la dictación de la ley de "navegación a vapor (…) (y para lo cual se había) contratado al empresario y estudioso estadounidense Guillermo Wheelwright"[31] muy pronto se harían presentes en el estrecho esa clase de naves. En efecto, Wheelwright concretó esa empresa naviera y trajo al país los vapores *Chile* y *Perú* de 700 toneladas, los que comenzaron a navegar en el Estrecho de Magallanes en septiembre de 1840, inaugurándose "el tráfico mercante a vapor por el Pacífico"[32]. Estas dos naves a vapor tenían ruedas o paletas traseras para su propulsión y fueron los primeros en navegar por el Estrecho, pero el uso "regular de aquella hermosa vía, por la respectiva compañía de vapores –hoy navegable durante la noche con igual facilidad que en el día, ayudada de una eficiente iluminación de numerosos faros– solamente se inició en 1868"[33].

Hecho relevante en la ruta por el Estrecho se produjo a fines de 1842 cuando el vapor de guerra británico *Salamander* al mando del capitán Andrew Snape zarpó desde Montevideo en dirección al Pacífico, haciendo escala en las islas Malvinas y posteriormente por "el estrecho de Magallanes y los canales Smyth, Sarmiento, Concepción, Brazo Ancho y Messier, para salir, por este último, al golfo de Penas"[34]. Por el tiempo que el *Salamander* empleó en esa navegación, se sospechó de la verdadera misión encomendada al capitán Snape, tal vez, ocupar el Estrecho

---

31 Canales (2015), p. 70

32 Braun (1969), p. 31.

33 Ernesto Greve, "Los Primeros Años de la Colonización del Estrecho de Magallanes: Sus Lecciones para el Futuro" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 82 Tomo LXXV (mayo-agosto, 1934), p. 363. Hacia 1867 y cuando la presencia chilena en el Estrecho ya estaba algo asegurada, el comodoro británico Smyley que acaba de llegar de Punta Arenas a las islas Malvinas, había señalado que "si el gobierno de Buenos Aires no pone atención, Chile se quedará con todo el Estrecho i parte de la Patagonia con él". Cf. Riobó, Damián C. *Esposición sobre los Acontecimientos que han tenido lugar en la Colonia de Magallanes*. Santiago: Imprenta de la República, 1868, p. 10.

34 Greve (1934), pp. 298-299.

de Magallanes tal como había ocurrido diez años antes con las propias islas Malvinas.

A las explicaciones que los estudios de la historia de Chile presentan para interpretar y entender la decisión del gobierno de Bulnes en la toma de posesión del Estrecho de Magallanes en septiembre de 1843, las noticias e informaciones publicadas en *El Araucano*, *El Progreso* y *El Mercurio* de Valparaíso y que hemos recopilado y compulsado, permiten una confirmación y agregan otras conexiones asociadas a sus repercusiones.

De las informaciones recogidas y seleccionadas de los periódicos estudiados, hay una en particular que destaca por tratarse de una controversia[35] suscitada entre Domingo Faustino Sarmiento, político sanjuanino que estaba asilado en Chile y futuro presidente de la República Argentina (1868-1874), y personeros del gobierno de Juan Manuel de Rosas de la Confederación Argentina, en torno al estrecho de Magallanes.

5. DOMINGO F. SARMIENTO Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES

La controversia tuvo su origen en noviembre de 1841 cuando Sarmiento publicó en el periódico *El Progreso* de Santiago una serie de artículos donde ponderaba las ventajas que tendría para Chile tomar posesión y hacerse presente en el Estrecho de Magallanes. En estos escritos Sarmiento apoyaba el establecimiento de una colonia en el Estrecho por parte Chile para proteger la navegación con remolques a vapor y porque próximamente se construiría un ferrocarril en Panamá y el paso natural interoceánico austral podría ser una muy buena alternativa para el tránsito e intercambios de mercaderías y pasajeros hacia Europa desde la costa sudamericana del Pacífico.

En 1849, cuando ya se había fundado el segundo poblado chileno en el Estrecho, Punta Arenas, *El Mercurio*, comentaba "los reclamos del

---

35 Para mayor abundamiento y profundización se recomienda: Francisco Goyogana, *Sarmiento y la Patagonia*. (Buenos Aires: Lumiere Ed., 2006).

Estrecho de Magallanes"[36] por Argentina y la posición favorable a Chile de Domingo F. Sarmiento y que, ocho años después adoptaba una silenciosa y hasta distante posición en esta cuestión.[37]

El Araucano, otro importante medio de prensa santiaguino de la época, sobre la posición de Sarmiento por el estrecho en 1841, declaraba que *El Mercurio* "no ve, i se ha hecho mui ciego"[38] de esta antigua problemática y el gobierno de Rosas aún estaba molesto con Sarmiento por el estrecho y solicitaba que

> "sea castigado por el gobierno de Chile como un conspirador contra el sosiego de aquella república"[39] y un verdadero instigador "salvaje unitario (…) contra la Confederación, un abominable (…) traidor Domingo F. Sarmiento, perteneciente a una lojia sanguinaria e infame, que tantos males ha causado y causa a la América, sigue conspirando del modo más alevoso e inicuo, desde Chile, en donde se halla refugiado, contra el orden y gobierno establecido de la Confederación Arjentina"[40].

Como podrá apreciarse, la ocupación y toma de posesión del Estrecho por Chile fue un tema que por la prensa dejó en evidencia fuertes disputas personales de dos grandes adversarios de la política trasandina. A finales de 1849, *El Mercurio* al pretender cerrar la larga discusión que se había dado por la prensa años antes, recogió la opinión de redactores trasandinos, que aconsejaban a que Chile "No se deje engañar por la pa-

---

36 "Más Humildad!" *El Mercurio* de Valparaíso (23 abril 1849), p. 3.

37 La reclamación argentina por la fundación del fuerte Bulnes en 1843 y, posteriormente, Punta Arenas, en 1848, en la orilla norte del estrecho de Magallanes, desencadenó un diferendo limítrofe que concluyó en la firma de un primer tratado en 1856 y de un segundo en 1881.

38 "Más Humildad!" *El Mercurio* de Valparaíso (23 abril 1849), p. 3.

39 "Nueva exigencia del Gobierno de Buenos Aires al de Chile" *El Mercurio* de Valparaíso (28 mayo 1849), p. 3.

40 *Gaceta Mercantil* (13 abril 1849), p. 2. Reproducido en "Nueva exigencia del Gobierno de Buenos Aires al de Chile" *El Mercurio* de Valparaíso (28 mayo 1849), p. 3.

labra Sarmiento puesta al frente de esta cuestión; no es ese el asunto, es otro. Es la libertad de la América del Sur, las garantías constitucionales, la seguridad de las fronteras, las elecciones próximas, la barbarie, que busca a su enemigo que es aparentemente Chile, con su libertad de imprenta"[41].

La prensa argentina trataba de poner en juego dos asuntos distintos, pero implícitamente conectados, por un lado, el que Sarmiento dirigiera "una carta de gratitud por un servicio recibido de uno de los jefes de Rosas, que había caído en desgracia, circunstancia que aprovechaba Sarmiento para justificar su oposición al gobierno de su país a los ojos del jefe. Este remitió la carta orijinal a Rosas, y el Restaurador pide ahora que Sarmiento sea castigado por el gobierno de Chile como un conspirador contra el sosiego de aquella república"[42] y, por el otro, en *La Crónica*, se recordaba la opinión de Sarmiento sobre el reclamo interpuesto por el gobernante argentino Rosas al gobierno de Chile, en diciembre de 1847, por la situación limítrofe en el Estrecho de Magallanes, justificando la colonia chilena en el Estrecho y, argumentando, a su vez, que el propio gobernador de Buenos Aires durante mucho tiempo había consentido de forma tácita y sin protestar ni alegar derecho alguno sobre ese territorio austral que ahora el gobierno argentino pretendía como suyo.

Resultado final de estas controvertidas posiciones por la prensa, el encargado de los asuntos exteriores de la Confederación Argentina, Felipe Arana, no se hizo esperar y apelando a la confianza y buena amistad que debe existir entre ambos gobiernos, solicitaba en mayo de 1849 "una medida eficaz de represión y castigo que ponga al aleve conspirador Domingo F. Sarmiento en la imposibilidad de proseguir en adelante abusando del asilo en Chile para incendiar un país vecino, amigo y hermano de esa República, y para lanzar desde allí libelos tan infames e insolentes"[43].

---

41 "Cuestión de Magallanes. Convertida en Reclamo de Sarmiento" *El Mercurio* de Valparaíso (13 diciembre 1849), pp. 1-2.

42 "Nueva exigencia del Gobierno de Buenos Aires al de Chile" *El Mercurio* de Valparaíso (28 mayo 1849), p. 3.

43 "Nueva exigencia del Gobierno de Buenos Aires al de Chile" *El Mercurio* de

Para el gobierno de Rosas, Domingo F. Sarmiento podía haber dicho o decir cuánto se le antojara, pero en el futuro "¡Ahí están los diarios de ocho años que lo probarán a la conciencia del mundo tan irrefragablemente, como él probó que Magallanes pertenecía a Chile!"[44].

Debido a que las opiniones aparecidas en el periódico *La Crónica* no obtuvieron por parte de las autoridades chilenas el apoyo esperado, Sarmiento, decidió en diciembre de 1849, abandonar

> "La causa, da vergüenza decirlo, es un reclamo del dictador de Buenos Aires contra su redactor D. Domingo Sarmiento por los artículos de ese periódico en defensa de los derechos de Chile al Estrecho de Magallanes, reclamado por Rosas como propiedad de la República Argentina. El Sr. Sarmiento descontento del tono débil con que el gobierno chileno contestó a ese absurdo reclamo y resuelto a no ser una manzana de discordia entre ambos países, se retira de la prensa, y protesta en nombre de la libertad amenazada por la diplomacia de los gobiernos"[45].

Con estas sentidas y juiciosas palabras de Sarmiento, se cerró el respaldo que éste entregó a Chile por la prensa para la ocupación e instalación en el estrecho.

Respecto del proceso de toma de posesión del Estrecho de Magallanes por el gobierno chileno en 1843 y su situación durante el año siguiente, entre *El Progreso* de Santiago y *El Mercurio* de Valparaíso, hay 9 extensas e interesantes noticias que para los efectos de este trabajo hemos llamado 'imágenes de la prensa de la época'.

Valparaíso (28 mayo 1849), p. 3.

44 "Cuestión de Magallanes. Convertida en Reclamo de Sarmiento" *El Mercurio* de Valparaíso (13 diciembre 1849), p. 2.

45 "Chile. Correspondencia para el Extranjero" *El Mercurio* de Valparaíso (29 diciembre 1849), p. 1.

6. LA OCUPACIÓN DEL ESTRECHO POR CHILE

La primera noticia relacionada con la decisión presidencial de instalar un poblado en el estrecho de Magallanes aparece publicada en *El Progreso* de Santiago y corresponde a la reproducción de un párrafo de la Memoria del Ministro del Interior de 1843, y donde éste ministro da cuenta de las gestiones realizadas para

> "La toma de posesión del Estrecho de Magallanes, es un gran proyecto que para realizarlo se han dado ya bastantes pasos, y que, mediante el patriotismo y actividad de la administración, esperamos llegue el día en que pronto flamee en esas lejanas e importantes tierras, el pabellón tricolor; todo lo esperamos de nuestro gobierno, pero también a él se dirigirán todas nuestras quejas en caso de que por desidia o por cualquier otro motivo que provenga de él, se burlen las expectativas que sobre el porvenir de Chile nos ha hecho formar el proyecto de la navegación del Estrecho"[46].

De las palabras del ministro del Interior del presidente Bulnes se desprende que la decisión no fue resultado de una improvisación, sino que hubo un plan previamente calculado entre el gobierno en Santiago y la Intendencia de Chiloé, donde se construyó y apertrechó la goleta *Ancud* antes de emprender rumbo al estrecho.

La segunda, pero primera noticia sobre actividades en el estrecho de Magallanes aparece publicada en *El Mercurio* de Valparaíso y está fechada el 12 de noviembre de 1843.

Esta noticia se publicó gracias a un comerciante de la plaza de Valparaíso quien, a su vez, la obtuvo del capitán Peacock que el 18 de septiembre de 1840 estuvo y participó en el estrecho de la toma de posesión de ese territorio en conmemoración de las celebraciones de fiestas patrias y de la independencia nacional y, a propósito de la recalada de los vapores *Chile* y *Perú* al puerto de Hambre, cinco días antes.

---

46 "Memoria del Ministro del Interior" *El Progreso* de Santiago (24 octubre 1843), p. 1.

El texto compartido por el capitán Peacock es el siguiente:

> "Nadie o mui pocos tendrán conocimiento de que la bandera chilena haya sido enarbolada y saludada en el puerto del Hambre, antes de la goleta que hoi se halla cumpliendo con este encargo a nombre de nuestro gobierno en aquellas rejiones; y creemos por lo tanto digno de ser noticiado al público el hecho siguiente, que a más de ser curioso, es realmente honroso a los marinos ingleses, y cuya descripción nos ha sido transmitida por una persona respetable de este comercio, que la obtuvo del capitán Peacock. Dice así: "En el día 13 de setiembre de 1840 los vapores *Chile* y *Perú* de la compañía de navegación por vapor del Pacífico entraron a la bahía y puerto del 'Hambre'". En el día 18, siendo el aniversario de la independencia de Chile, bajaron a tierra, y formaron una procesión los oficiales, pasajeros y marineros de ambos buques, llevando al frente una bandera inglesa de seda, en el centro, el pavellón (sic) chileno flameando sobre las cabezas de doce hombres que llevaban una grande asta, y a retaguardia, otra pequeña bandera inglesa de seda y varias canastas llenas de botellas de Champaña, y otras provisiones como para una fiesta campestre. Llegados al lugar que de antemano había sido señalado por el capitán Peacock, y desde donde se presentaba la vista del Estrecho por muchas leguas, se hizo un hoyo, y en él se enterró la asta con la bandera de Chile; y después de saludada por ambos vapores, tres veces la vitorearon todos los circunstantes y bebieron por la prosperidad de la república. En seguida leyó un manuscrito el capitán G. Peacock, que fue luego depositado por una Sra. que venía de pasajera en el Perú, en un vaso de piedra, junto con varias monedas del año 40 con busto de la reina Victoria, el cual fue enterrado al pié del pabellón. Una copia del manuscrito es la siguiente:
>
> Compañía de Navegación por Vapor del Pacífico.
>
> VAPORES
>
> *PERÚ* (Cap. Peacock, de 700 tons.) *CHILE* (Cap. Glover, de 700 tons.)

> Esta señal ha sido erigida en obsequio a la república de Chile, de cuya independencia es hoi aniversario, y para conmemorar el triunfo del vapor en esta parte del mundo, pues esta es la primera vez que ha entrado un buque de vapor en el estrecho de Magallanes.
>
> El *Perú* ancló en este puerto a los 46 días de travesía desde Plymouth, y el Chile a los 47, y tienen aún carbón bastante para llegar a Valparaíso. Ambos buques están tan fuertes y bien provistos como cuando salieron de Inglaterra, y todos los que van a bordo de ellos, contentos y en buena salud.
>
> Dada por nuestras manos a 18 de setiembre de 1840.
>
> Firmada por los oficiales y pasajeros"[47].

La tercera noticia, pero segunda de *El Mercurio* de Valparaíso, del sábado 18 de noviembre de 1843, y que correspondería a una carta traducida -presumiblemente del inglés al español-, tiene el mérito de ser una pieza histórica de incalculable valor por permitir dimensionar el acto de posesión en el estrecho por uno de sus protagonistas y de todo cuanto rodeó a ese importante acontecimiento.

> "VIVA CHILE
>
> Goleta de Guerra Nacional Ancud, puerto del Hambre, Estrecho de Magallanes, 22 de setiembre de 1843.
>
> Mi Estimado Amigo.
>
> Ayer a la una de la tarde se enarboló la bandera chilena a las (…) brisas del Pacífico y del Atlántico y se tomó posesión de este territorio circunvecino entre estrepitosas aclamaciones y una salva de veinticinco cañonazos en tierra, lo que fue inmediatamente contestada por la pequeña Ancud anclada en la bahía, y por la noche tuvo lugar una espontánea iluminación que se estendió (sic) sobre muchas millas de una hermosa y fértil tierra de pastos;

---

47 *El Mercurio* de Valparaíso (12 noviembre 1843), p. 2.

dieron ocasión a ella nuestras hogueras; tan seco estaba el suelo.

A las dos del día de hoi llegó aquí el vapor francés Ferthon, que debe tocar en Talcahuano en busca de carbón. Tengo mui poco tiempo y por tanto debo ser lacónico. Baste decir que salimos de Chiloé el 22 de mayo último, y atravesando el golfo de Guaytecas perdimos uno de nuestros botes balleneros en una ráfaga de viento, viniendo a remolque. Nos metimos entonces en las islas de Chonos y construimos otro, en lo que gastamos bastante tiempo; y habiendo al fin concluido esta obra, nos hicimos otra vez al mar el 25 de julio. El 28 estábamos a la vista del cabo de Tres Montes en medio de una recia tormenta, cuando desgraciadamente perdimos un timón y la regata de estribor fue destrozada a popa y proa; a consecuencia de lo cual se mojaron todas nuestras provisiones y no hubo más remedio que volvernos a los Chonos donde llegamos el 29 por la noche. Se despachó después un bote a Chiloé pidiendo los artículos necesarios para las refacciones y suplemento de víveres. El 29 de agosto volvió el bote acompañado de un bote como de treinta toneladas, que traía aun más de lo que se había mandado pedir. Tan ansiosos estábamos de continuar el viaje que creo si este buque hubiera tardado algunos días más, el capitán Williams hubiera dado la vela sin él.

El 11 de setiembre, estando ya todo concluido y nosotros pronto salimos de los Chonos. El 12 a las tres de la tarde dimos vuelta al cabo y entramos en el golfo de las Penas. Durante la noche tuvimos brisas lijeras; pero no obstante entramos en el canal Messier el día 13 a las 11 de la mañana. Al día siguiente nos aprovechamos de unas buenas brisas del norte y pasamos los estrechos, y se avistaron muchos indios con dos grandes botes o lanchas a la vela. Yo tuve la mortificación de no haberlos visto, porque habiendo estado en pié toda la noche, me fui a dormir a las ocho, y no desperté hasta las dos de la tarde. Al ponerse el sol echamos el ancla en 13 brasas de agua hacia la parte septentrional de la isla de Saumeres. Al amanecer el 14 estábamos otra vez a la vela; y a las 10 de la mañana rodeamos la parte S. E. y entramos en un ancho canal, en cuya parte N.E. descubrimos un pequeño grupo

de islas con una excelente bahía en lo interior, no señaladas en ningún mapa. El capitán Williams lo ha llamado grupo Mober y puerto Jorge. Por la noche sufrimos calma enfrente del estrecho de Trinidad. El 15 calma y vientos flojos del N. O. A las ocho de la noche pasamos por dentro de la isla y entramos en el canal de Esteban, donde refrescó la brisa. A las cuatro de la mañana del 16 pasamos la angostura y tal vez con viento recio hasta las dos de la tarde. Entramos en el brazo ancho del estrecho de Lord Nelson. A las cinco de la tarde el monte Trafalgar nos quedaba casi al O., y al ponerse el sol llegamos a la entrada del canal de Smith. Al amanecer del día siguiente continuamos y llegamos a la bahía de Belfast a eso de las 10. A las dos de la tarde rodeamos el cabo Tamer, y entramos en el famoso estrecho de Magallanes el domingo 17 de setiembre, habiendo anclado una sola vez desde que salimos de los Chonos; pero no debo pasar en silencio que en mi concepto el capitán Williams no había dormido arriba de 10 horas por justo desde que doblamos el cabo Tres Montes. Con respecto a la navegación interna, no hai palabra con que dar a V. la menor idea de esta espléndida y romántica ruta que absolutamente no puede describirse. El mundo conocido no tiene nada que se le pueda comparar para la navegación de vapor. Abunda de excelentes bahías, tiene un surtido inagotable de leña; y por lo que hace al clima, constantemente hemos almorzado y comido sobre cubierta, y varios de nuestros marineros no se han puesto medias ni zapatos hasta este momento; y otro tanto digo de las mujeres. Todos tenemos la felicidad de gozar buena salud y en todos reina el contento y el patriotismo.

Durante la noche del 17 estábamos enfrente de la bahía de Half Port y al amanecer del 18, la gloriosa estrella de Arauco subió a encontrarse por primera vez con el naciente astro del día en este su más austral dominio. Mientras que la pequeña Ancud manifestaba con cañonazos sus sentimientos de alegría, se destapó un barril de vino y toda nuestra noble tripulación participó: mejor jente no ha tenido jamás la cubierta de un buque (gracias al capitán Williams). Por la noche anclamos en la bahía de Borja; al

amanecer echamos vela y al medio día pasamos por puerto Galante, al E. del cual observamos una hoguera encendida por los fueguinos para llamarnos; pero no teníamos tiempo para perder. Después pasamos cabo Holanda. A las cuatro de la tarde calma. A las 10, fuertes brisas que nos obligaron a buscar anclaje y a meternos en una pequeña ensenada. Al amanecer del 26 (¿?) dimos vela y pasamos el cabo Froward. A las tres de la tarde entramos en la bahía Eagle, donde enviamos a tierra una partida a buscar leña y agua: observamos ranchos de los fueguinos, pero habitantes. La mañana siguiente levantamos ancla, y al medio día anclamos en el puerto de Hambre. Se echó el agua en bote, y concluidos los preparativos, tomamos posesión formal según dije. El domingo saldremos de aquí y nos dirigimos a bahía Gregory en la isla Isabel; desembarcaremos víveres y municiones y levantaremos la primera fortaleza que se llamara fuerte Bulnes. Inmediatamente después el capitán Williams vuelve a Chiloé dejando una guarnición compuesta de seis soldados, un sargento, un cabo, dos mujeres, yo, dos piezas de a seis y una de a cuatro.

Con respecto al aspecto del país en esta rejión, promete mucho, y es altamente susceptible de cultivo, presentando una rica tierra negra. Los bosques producen el roble de Chile, el (…) canelo, ciprés; pero en realidad son las mismas clases que se producen en Chiloé. En cuanto al clima, el capitán Williams dice que, durante una residencia de 16 años en Chiloé, por lo que yo he visto y experimentado, lo considera superior y mucho más seco; de lo que tenemos una prueba evidente. Es así probable que el capitán Williams vaya a Valparaíso en la Ancud y asombrará a los incrédulos, porque si no encuentra la *Janequeo* en Chiloé, llevará el mismo en persona (…) de la espedición.

Se que se dice de ser la *Salamandra* el primer buque que ha pasado en los canales y entrado en el Pacífico, es erróneo, porque varios buques de guerra han estado allí en diferentes períodos de ellos la (…), capitán Perkins, ha pasado tres veces diferentes. (…) noticias útiles y se ha ofrecido como piloto en caso de emplearse vapores. Un vapor puede (…) efectuarse su tránsito desde la pri-

> mera angostura del estrecho de Magallanes hasta Tres Montes, en tres días. (…) El capitán Perkins ha tenido mucha experiencia en la navegación interna de los Estados Unidos y asegura (…) Hoi ha habido (…), pero esto no es más que un medio de los equinoccios, pues el sol pasa la tierra (…) Yo no (…) desde que salí de los Chonos. La temperatura es poco más o menos la misma que en Valparaíso cuando sopla un sud fuerte. Ahora hemos estado navegando todo el invierno en una lancha de 27 toneladas con cubierta, embarazados con un bote ballenero, con otro bote, con provisiones para siete meses, con todo el material de una fortificación, sin contar una tripulación de 23 almas, dos grandes cerdos, un gallinero lleno de aves, tres perros y Dios sabe que cosas más. Pero esta es una espléndida lanchita que hace mucho honor al capitán Williams.
>
> Realmente creo que no está distante el día en que se realizarían todas nuestras esperanzas. Espero que para este tiempo se habrá renovado o prorrogado el privilejio: no olvide Vd. La concesión de tierras"[48].

Al día siguiente, el domingo 19 de noviembre, *El Mercurio* de Valparaíso, nuevamente sorprendía a sus lectores al publicar el Acta redactada por el capitán Juan Williams, comandante de la goleta *Ancud,* con fecha 26 de septiembre de 1843 y dirigida al gobierno de Chile, con motivo del cumplimiento de la misión encomendada al estrecho de Magallanes.

El texto de la mencionada acta redactada por el capitán Williams, corresponde a la cuarta noticia informada por este periódico porteño:

> "Expedición al Estrecho
>
> El capitán D. Juan Williams, de la goleta de guerra *Ancud*, con fecha San Felipe (puerto Hambre) 26 de setiembre de 1843, comunica al gobierno los hechos siguientes.

---

48 "Interior. Traducción. Capítulo de Carta. De *El Progreso*" *El Mercurio* de Valparaíso (18 noviembre 1843), p. 2.

> El 10 de setiembre zarpó del archipiélago de Chonos con dirección al Golfo de (…) y favorecido por el tiempo, pasé en breve la península de Tres Montes, y el referido Golfo, y entré el 12 en el canal de Messier, que es mui hermoso y navegable, sin el menor riesgo para buques de todo porte, con diez y seis lugares conocidos de seguro anclaje, y sin duda muchos más. De este canal pasó a Brazoancho (Wide-Chanel), que no obstante su poca estensión, presenta ya doce anclajes conocidos, y sucesivamente al canal de Stevens, que en el de Smith, todos buenos y seguros; y según la configuración de las costas debe haber otros muchos a poca distancia unos de otros; pero no hubo lugar de reconocerlos. Todos, además, abundan de agua y leña, que se pueden conseguir con la mayor felicidad. El 17 entré en el estrecho, y el 21 fondeé en el puerto de San Felipe, donde fue detenido por las tempestades equinocciales hasta el 26.

En San Felipe se encontró un palo, con un documento enterrado a pié, en conmemoración del tránsito de los vapores *Chile* y *Perú*. El capitán Williams sacó el documento orijinal con unas monedas británicas, dejando una copia del primero. Creyó entonces conveniente tomar posesión del lugar en nombre de la república, y una inscripción en letra grande, entallada en una tabla plantada que dice: REPÚBLICA DE CHILE, por un lado, y VIVA CHILE, por el otro.

El 22 llegó a San Felipe el vapor *Facton*, de S. M. el rei de los franceses, cuando todavía flameaba en el hasta el pabellón de la república. El 24 levantaron los marinos franceses su carpa en tierra y celebraron misa los misioneros que los acompañaban. Y como el 25 enarbolasen otra vez la bandera en su carpa, dirigió el capitán Williams un oficio al comandante del vapor, quejándose del hecho, como atentatorio a la integridad del territorio chileno.

El comandante del vapor, teniente de navío, Mr. L. Meissin, contestó que hasta aquel día las rejiones en que se encontraba no habían estado sometidas a ninguna posesión regular, ni cubiertas por bandera alguna; y que los navíos de todas las naciones, estableciéndose momentáneamente en ellas, desplegaban a su voluntad los respectivos pabellones entre sus tiendas y

obras. Que el comandante había interpretado en este mismo sentido el pabellón chileno enarbolado sobre la colina de Santa Ana. Y que en cuanto a la significación dada a este hecho en la nota del capitán Williams, el Señor Meissin no tenía la misión de reconocerle, por no estar previsto de las instrucciones, poderes o documentos necesarios; por lo que se limitaba a certificarlo así el capitán, haciéndole saber que no pretendía en ninguna manera atentar a los derechos de la república de Chile, dado que fuesen fundados, pues solo tocaba a su gobierno decidir sobre ello.

El capitán Williams añade que el clima del país parecía superior al de Chiloé, según lo que habían experimentado él y sus compañeros hasta la fecha; el naturalista que acompañaba a la espedición y algunos naturales de Chiloé, acostumbrados a la labranza, aseguraban que el terreno era mejor y más fértil. Hacia el Este, debían mejorar todavía el clima y el suelo. Los canales y estrechos eran excelentes, y en pocos o en ningún paraje del mundo se presentan, dice el capitán Williams, lugares más a propósito para la navegación de vapor, ni que ofrezcan tantas ventajas. A bordo gozaban todos de buena salud, y reinaba un entusiasmo sin igual.

El Acta de posesión está concebida en estos términos:

> DIOS SALVE A LA PATRIA:
>
> VIVA CHILE
>
> En cumplimiento de las órdenes del gobierno supremo, el día veinte y uno del mes de setiembre del año 1843, el ciudadano capitán de fragata graduado, de la marina nacional, D. Juan Guillermos, acompañado del teniente de artillería D. Manuel González Hidalgo, el piloto segundo de la Armada Nacional D. Jorge Mabon, el naturalista prusiano voluntario D. Bernardo Philippi, y el sargento distinguido de artillería D. Eusebio Pizarro que actúa de secretario, con todas las formalidades de costumbre tomamos posesión de los Estrechos de Magallanes y su territorio en nombre de la república de Chile, a quien pertenece, conforme está declarado en el art. 1° de su constitución política; y en el acto se afirmó la bandera nacional de la república con salva jeneral de veinte y un tiros de cañón.

> Y en nombre de la república de Chile protesto en el modo más solemne cuantas veces haya lugar contra cualquier poder que hoi o en adelante trate de ocupar alguna parte de este territorio.
>
> Firmaron conmigo la presente acta el 21 de setiembre de 1843, tercero de la presidencia del Exmo. Sr. Jeneral D. Manuel Bulnes, Juan Guillermos - Manuel González Hidalgo - Bernardo Philippi, naturalista en comisión del gobierno de Prusia y voluntario en la expedición - Jorge Mabon- Eusebio Pizarro, secretario - Siguen los nombres de otros individuos de la expedición"[49].

La quinta noticia publicada en *El Mercurio* de Valparaíso se trata de una carta fechada en Ancud el 22 de noviembre y que al dar cuenta de la llegada de una goleta estadounidense trayendo noticias del capitán Juan Williams del estrecho, igualmente permite formarse una completa visión del trabajo realizado por los colonos chilenos en el estrecho durante la construcción del fuerte Bulnes.

La mencionada carta, está precedida de un párrafo que con seguridad agregó el editor del periódico y que dice así:

> "Como desde los primeros pasos que se dieron para tomar posesión a nombre de nuestra república del estrecho de Magallanes, nos propusimos publicar cuanto dijese relación con este asunto, en nuestro concepto de futura trascendencia, vamos a transcribir la carta con que se nos ha favorecido:
>
> Ancud, noviembre 22 de 1843.
>
> Ayer ha llegado a este puerto la goleta americana *Saprocing* su capitán y dueño don Cristóbal Losada procedente de Europa, y cinco días de navegación del Estrecho de Magallanes, cuyo viaje ha efectuado generosamente sin otro objeto que conducir las comunicaciones oficiales que ha remitido el capitán de fragata de la marina chilena don Juan Williams que fue de jefe de la espedición; por ellas se sabe que el 21 de setiembre llegó allí la goleta de

---

49 *El Mercurio* de Valparaíso (19 noviembre 1843), p. 2.

> guerra, *Ancud*, y tomó posesión del Estrecho a nombre de nuestro gobierno; que al momento se puso en obra la construcción de una buena fortaleza inmediata al lugar por donde corre un hermoso rio de abundantes y buenas aguas, cuyo fuerte se concluyó el 4 del presente y fue bautizado con el nombre de Bulnes, siendo padrino de la ceremonia el Sr. Intendente don Domingo Espiñeira, representando su persona el señor Losada. El pabellón nacional al izarlo por primera vez en el fuerte fue saludado con los gritos del más vivo entusiasmo con tres salvas de 21 cañonazos cada una; también hizo su saludo la goleta y en ese acto solo se oían las voces de viva la república, viva nuestro presidente, viva nuestro intendente Espiñeira y viva la nación chilena. Una carta que he visto escrita (con toda emoción, de prisa, y entre los trasportes de la mayor alegría) por el Sr. don Bernardo Phillipi, naturalista prusiano que acompañaba la espedición, espresa en ella todo el más vivo entusiasmo por el buen éxito de la empresa, pondera sumamente lo fértil y ameno del lugar, la buena situación a donde se ha puesto la fortaleza, que esta, en caso de invasión de indios (que no se espera pues los bravos residen a mucha distancia) puede resistir a 500 hombres, y para colmo de felicidad se ha descubierto en el mismo sitio una abundante mina de carbón de piedra, cuya muestra ha remitido, y le aseguro a Ud. que parece un exquisito azabache, y todo, todo, pronostica un lisonjero porvenir para el comercio e industria.

Por otras cartas se pinta tan hermoso y fértil el terreno, que se dice que el pasto es sorprendente por su altura, y que se han cortado palos de 70 varas de largo y grueso admirable, y también se sabe no de un modo oficial que una fragata de vapor de guerra francesa, quiso tomar posesión del Estrecho; más habiendo Williams reclamado ser ya propiedad y de domino real de Chile, el comandante de aquella dejó su pretensión, contestando que avisaría a su gobierno de que ya se halla ocupado, y que su comisión habían quedado por este hecho sin efecto.

> Yo quisiera extenderme más sobre el particular, pero me hallo rodeado de muchas ocupaciones, en otra ocasión le comunicaré

> otros pormenores, y entre tanto como chilenos y tan interesado en las glorias de su país natal, le felicito"[50].

Al cabo de los primeros meses de levantado el fuerte en el estrecho, *El Progreso* y *El Mercurio* de Valparaíso publicaban interesantes opiniones, análisis y evaluaciones sobre el presente y futuro de esa nueva colonia austral chilena.

En junio de 1844 se esperaba que

> "La colonización del Estrecho de Magallanes traería por resultado un desenvolvimiento rápido en nuestra marina; ya porque aseguraría una vía comercial que conservase a Chile su ventaja posición de emporio del Pacífico, ya porque suministraría un punto forzoso de navegación y necesidades nuevas. Las colonias fueron siempre el estimulante más poderoso de la marina; pues que ellas crean una línea de navegación, por decirlo así, forzosa, estableciendo relaciones íntimas entre dos puntos distantes, en donde cambiar productos naturales y artefactos"[51].

Una visualización optimista que invitaba al gobierno a sintonizar y articular las acciones suficientes para respaldar y materializar el proyecto de convertir al reciente poblado en un 'entrepôrt' en el estrecho.

El Progreso, en agosto de 1844, daba a conocer el segundo *Diario* de viaje del capitán Williams al estrecho y al fuerte llevando provisiones y personal destacado. Un extenso documento donde Williams afirmaba que en el estrecho se había levantado "un país cómodamente habitable"[52] y que sus laboriosos pobladores dirigidos por el gobernador de la colonia habían "concluido un tratado con el cacique Centurión, cuyo nombre cristiano es una circunstancia despreciable (…) pero lo que importa por ahora, es asegurar la existencia de la colonia, y nada debe abandonarse

---

50 *El Mercurio* de Valparaíso (5 diciembre 1843), p. 2.

51 "Marina Nacional" *El Progreso* de Santiago (19 junio 1844), p. 1.

52 "Magallanes" *El Progreso* de Santiago (21 agosto 1844), p. 1.

cuando la precisión humana puede proveer a ello"[53]. Al Intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, "aquel acto de la diplomacia chilena en Magallanes y como las leyes del derecho de gentes tienen por base el reconocimiento mutuo de los principios inmutables de la justicia y las ventajas de la civilización; pretender aplicarlos a los salvajes, querer ponerlos en un pie de perfecta igualdad con los pueblos civilizados, sería hacerse una burla pesada, sería exponerse a chascos amargos y sangrientos"[54], y para los cuales había que estar atentos y pensar seriamente en tomar medidas preventivas. A este respecto, Espiñeira no se equivocó y, definitivamente, el tiempo le dará en parte la razón.

El gobierno a partir de este segundo informe elaborado por Williams en 1844 comenzó a gestionar con el Departamento de Guerra y Marina, las medidas administrativas para proveer el mayor número de provisiones y personal, y entregar protección al poblado en el estrecho. En este mismo quehacer gubernamental, el propio ministro de Justicia, Culto e Instrucción Pública de la época, Manuel Montt, en la Memoria de 1844, daba respaldo a la solicitud del gobernador de la colonia que como

> "La colonización del Estrecho de Magallanes abría un nuevo campo a las misiones de infieles, va a hacer más sensible la escasez de misioneros. Solo una frontera podrá encargarse a los religiosos de la Compañía de Jesús, pedidos por medio del Pedro González; y quedarán por proveerse muchas de las misiones de la otra, y las que será indispensable fundar en las inmediaciones de la nueva colonia. Se necesita, pues, mayor número de misioneros que podrían hacerse venir aprovechando la oportunidad de la legación a Roma. Parece conveniente elegirlos en la orden de Propaganda que ya tiene sus colegios en el país, y que por lo mismo podrán más fácilmente unirse a los individuos que en la actualidad sirven las misiones"[55].

---

53 "Magallanes" *El Progreso* de Santiago (21 agosto 1844), p. 2.

54 "Magallanes" *El Progreso* de Santiago (21 agosto 1844), p. 2.

55 "Memoria Justicia, Culto e Instrucción Pública en 1844 Continuación" *El Progreso* de Santiago (5 octubre 1844), p. 3.

Se sabe que fray Domingo Passolini en el verano de 1844 fue el primer sacerdote/capellán que llegó al fuerte Bulnes a prestar los servicios religiosos y acompañamiento espiritual a los colonos; a su empeño se debe la construcción de la primera iglesia en dependencias del fuerte, labores que compartió con fray Gregorio Acuña. Posteriormente, fray Passolini, acompañando al gobernador Santos Mardones asumió a partir de 1847 la responsabilidad de construir y "abrir caminos hacia Punta Carrera, Cabo Negro y Agua Fresca"[56] para conectar a la naciente Punta Arenas, con el anterior poblamiento y con su entorno.

A los cinco años de la presencia chilena en el estrecho, se comenzó a pensar en la búsqueda y materialización por "todos los medios que le sean posibles a la realización de la alta empresa de establecer en el Estrecho de Magallanes la navegación por vapor; empresa que va a afianzar y a ensanchar la ventaja que tiene Chile por su posición geográfica, haciéndolo el emporio del comercio europeo en el Pacífico"[57]. Un moderno y próspero proyecto que dejaría a Punta Arenas en conexiones con la costa atlántica hasta los Estados Unidos, Europa y Australia en el Pacífico sur y con todos los puertos de la costa sudamericana hasta California y Vancouver.

En la búsqueda por lograr que Punta Arenas estuviera interconectada por líneas de vapores hacia el Atlántico y el Pacífico, estalló el descubrimiento de oro o la fiebre del oro de California, desencadenando un inesperado flujo de vapores procedentes del atlántico transportando mercaderías e inmigrantes o 'buscadores de oro'.

No obstante, al interés del gobierno de Bulnes por tratar de tener a Punta Arenas en la ruta de los vapores por el estrecho, *El Mercurio* de Valparaíso, observaba que la "soñada línea por Magallanes, si el gobierno desatiende y expone la existencia de la muy segura y seria que hoy tenemos por Panamá, y se hace responsable del atraso y del aislamiento

---

56 Massa (1945), p. 91

57 "Memoria del Departamento del Interior en 1844" *El Progreso* de Santiago (14 octubre 1844), p. 2.

en que Chile arriesga caer si eso sucede"[58] no logró prosperar por la baja cuantía de las cargas que representaba Punta Arenas por esos años y porque la ruta del Cabo de Hornos era económicamente más conveniente a los veleros que navegaban desde o hacia Europa y la costa este de Estados Unidos desde el Pacífico. En este marco, pareciera que los gobernantes siguieron utilizando la ruta de Panamá para ir a la costa este de Estados Unidos o Europa, sea porque era más barata y con itinerarios más regulares.

Por último, la decisión del presidente Bulnes de instalar un poblamiento en el Estrecho de Magallanes, habría estado motivado por la necesidad de resguardar la pertenencia territorial histórica chilena en la zona y para lograr definir la total extensión del territorio de la República, según lo establecía la Constitución de 1833. Sobre este particular, considerar que, el primer mandatario en 1842 estableció una delimitación en el norte del país, en el paralelo 23°, en el marco de la denominada ley de guanos y, en 1844 el propio Ministro del Interior declaraba que "A principios de 1843, como os lo indiqué entonces, se tomó posesión del territorio del Estrecho de Magallanes a nombre del Estado, para dar cumplida ejecución a la citada disposición constitucional"[59] que establecía que el territorio austral del país se extendía hasta el Cabo de Hornos.

7. CONCLUSIONES

1) Las informaciones recabadas en ambos periódicos contribuyen a la memoria histórica del primer poblamiento chileno en el Estrecho y nos ofrecen las percepciones que estos dieron a conocer.

2) A la pertenencia histórica chilena por el Estrecho y las tierras australes heredadas desde 1555, el apoyo del exiliado Domingo Faustino Sarmiento a la causa chilena por el Estrecho, constituyó un aporte inesperado.

---

58 "Crónica Chilena. Cartas sobre la Cuestión de los Vapores. 3° Carta" *El Mercurio* de Valparaíso (8 enero 1850), p. 2.

59 "Memoria del Departamento del Interior en 1844" *El Progreso* de Santiago (14 octubre 1844), pp. 1-2

3) Los inicios de la navegación a vapor por el Estrecho en 1840 junto a factores políticos nacionales y pretensiones internacionales habrían justificado plenamente la decisión del presidente Bulnes para instalar un poblamiento en ese paso interoceánico en 1843.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

a) Libros y Artículos

Academia Chilena de la Historia. *Archivo de don Bernardo O'Higgins* Tomo XXXII (Santiago: Edit. Universitaria, 1981).

Barros, José Miguel. "Expedición al estrecho de Magallanes en 1553: Gerónimo de Vivar y Hernando de Gallego" *Anales de Instituto de la Patagonia* (Punta Arenas, 1981).

Braun, Armando. *Pequeña Historia Magallánica* (Buenos Aires: Ed. Francisco de Aguirre, 1969).

Braun, Armando. *Pequeña Historia Austral* (Buenos Aires: Ed. Francisco de Aguirre, 1971a).

Braun, Armando. *Pequeña Historia Patagónica* (Buenos Aires: Ed. Francisco de Aguirre, 1971b).

Canales, Luis y Víctor Hernández. *Presencia de la Armada de Chile en la Región de Magallanes y Antártica Chilena (1843-1899)* Vol. 1 (Punta Arenas: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Imp. Rasmussen Hnos. Ltda., 2015).

Carreño, Luis. "Viaje de D. Pedro Sarmiento de Gamboa" *Revista Clío* Vol. 14 n° 19-20 (1947), pp. 25-35.

Fernández, Jorge. "Los Hielos Continentales" *Todo es Historia* n° 351 (1996), pp. 28-29.

Fugellie, Silvestre. *A Un Siglo del Agua 1896-1996* (Punta Arenas: Editado por Empresa de Servicios Sanitarios de Magallanes, 1996).

Galdames, Juan. "Punta Arenas: Polo de Desarrollo Regional de Magallanes" *Revista Geográfica de Chile Terra Australis* n° 20 (1969), pp. 45-56.

González, Edmundo. "Tres Reales Cédulas Relativas a la Antártica Chilena"

Revista de Difusión Instituto Antártico Chileno n° 9 (1976), pp. 25-29.

Goyogana, Francisco. *Sarmiento y la Patagonia*. (Buenos Aires: Lumiere Ed., 2006).

Greve, Ernesto. "Los Primeros Años de la Colonización del Estrecho de Magallanes: Sus Lecciones para el Futuro" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 82 Tomo LXXV (mayo-agosto, 1934), pp. 298-364.

León, Consuelo. "Pedro de Valdivia y su Visión Territorial de Chile" *Primer Congreso de Historia de Magallanes* (Instituto de la Patagonia, Punta Arenas: Offset Rasmussen, 1983), pp. 121-137.

Martinic, Mateo. *Breve Historia de Magallanes* (Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes, 2002).

Martinic, Mateo. *Magallanes. Síntesis de Tierra y Gentes* (Buenos Aires: Ed. Francisco de Aguirre, 1972).

Martinic, Mateo. *Punta Arenas Sesquicentenaria (1848-1998). Una Visión de su Evolución de Década en Década* (Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes, Serie Monografías n° 12, 1999).

Massa, Lorenzo. *Monografía de Magallanes* (Punta Arenas: Escuela Tipográfica del Instituto Don Bosco, 1945).

Mizón, Luis. *Claudio Gay y la Formación de la Identidad Cultural Chilena* (Santiago: Ed. Universitaria, 2001).

Morla, Carlos. *Estudio Histórico sobre el Descubrimiento y Conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego* (Leipzig: F. A. Brockhaus, 1903).

Peña, Carlos. *El Tiempo de la Memoria* (Santiago: Penguin Random House, Grupo Editorial, 2019).

Riobó, Damián. *Esposición sobre los Acontecimientos que han tenido lugar en la Colonia de Magallanes* (Santiago: Imp. de la República, 1868).

Valdivia, Pedro de. *Cartas de Relación de la Conquista de Chile* (Santiago: Ed. Universitaria, 1978).

Vera, Robustiano. *La Colonia de Magallanes i Tierra del Fuego (1843-1897)* (Santiago: Imp. de la Gaceta, 1897).

b) Prensa

El Mercurio, Valparaíso. 1843, 1844 y 1849.

El Progreso, Santiago. 1843 y 1844.

CROATAS–DALMATOS, EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y LA CONSTRUCCIÓN DE UN IMAGINARIO CULTURAL

Sergio Lausic Glasinovic

1. INTRODUCCIÓN

La expedición naval de Hernando de Magallanes y su gente incorporó a la historia universal una importante área geográfica, comprendiendo con ello a diversos grupos humanos y sus espacios oceánicos y continentales. La circunnavegación del globo terráqueo fue indudablemente, para los ojos de su tiempo una verdadera hazaña que no ha desmerecido hasta los días de hoy, culminada por uno de sus hombres. Este fue Sebastián Elcano con la nao Victoria, hecho histórico que fue testimoniado por el diario de viaje que escribiera otro de sus componentes, el caballero Antonio Pigaffetta. Este relato dimensionó el conocimiento geográfico aportado por dicha expedición, acompañado con una visión literaria de tierras y personajes que iluminaron las mentes europeas de su tiempo. Esto último tiene una especial situación representada en los contenidos descriptivos que enriquecieron los imaginarios y visiones creativas que se incorporaron a las culturas de pueblos y naciones. La Patagonia y el estrecho, que llevó más tarde el nombre de Magallanes, tienen a partir de estos acontecimientos, una representatividad plena de aventuras, confrontaciones, dificultades con sus maravillas,

pero también con sus asperezas rodeadas de fuertes sacrificios, peripecias, incertidumbres y zozobras que llevaron en muchos casos, a los que se aventuraron en estos espacios, incluso a la muerte. En resumen, lograr imponerse y superar todos estos aspectos, incorporaron a estas tierras y mares australes, en los conceptos de peligros, desafíos, superaciones y éxitos, en el imaginario de los seres humanos y en especial de aquellos que se atrevieron a viajar y, aún más, a establecerse en estas áreas geográficas.

2. LA NUEVA COLONIZACIÓN

Hacia 1843 la República de Chile, heredera legítima de las posesiones que la Corona de España tenía en estas regiones americanas, tomaba posesión de tierras y aguas de los espacios australes. Con ello se abría un nuevo proceso histórico de poblamiento, el cual superó rápidamente a las antiguas poblaciones autóctonas que habitaban estos territorios durante milenios. La llegada de diversos contingentes de pobladores y colonos, desde los sectores centrales y sureños chilenos, apoyados por toda una estructura estatal republicana de funcionarios y políticas especiales, transformaron el paisaje austral patagónico. Este proceso inicial pasó por diversas etapas que, en varios momentos, llevó a algunos sectores del poder central en dudar del éxito de estas políticas. Afortunadamente primó más el sentido histórico y su conveniencia de no abandonar esta empresa. Para impulsar una nueva estrategia para la colonización, se recurrió al modelo ya experimentado en las áreas del sur de Chile donde se apoyó el desarrollo trayendo inmigrantes alemanes. Debido al éxito de estas políticas, el Estado de Chile apoyo el poblamiento y el trabajo productivo con nuevas inmigraciones procedentes de Europa. Todo aquello se materializó para facilitar el desarrollo de un sector tan estratégicamente importante para la república como son los territorios y las aguas del estrecho de Magallanes.

3. NUEVO MOSAICO POBLACIONAL

Las Nuevas políticas oficiales trajeron en el breve tiempo nuevas reali-

dades, tanto en el plano demográfico y cultural, como en el económico. Los primeros grupos en inmigrar hacia la Colonia de Magallanes procedentes de Europa fueron colonos suizos, los que perfeccionaron las actividades agrario-industriales. Correspondió a grupos de colonos, apoyados siempre por decisiones gubernamentales, profundizar estas actividades económicas. Es así como se incorporan al proceso colonizador pioneros de procedencia británicas, los que con sus visiones y actividades ganaderas e industriales cambiaron la fisonomía económica de toda la Patagonia, especialmente en este caso a las tierras colindantes y aledañas al estrecho de Magallanes, principalmente de paisaje estepario frío.

Se suma a lo dicho el descubrimiento de arenas auríferas, en el hinterland patagónico y fueguino, que apoyaron fuertemente la llegada de nuevas olas migratorias europeas. En este nuevo escenario es que arriban a las costas magallánicas inmigrantes procedentes de Dalmacia, especialmente dálmatos croatas, que se lanzan con entusiasmo a explorar y explotar yacimientos de arenas auríferas, alcanzando incluso a las islas del extremo austral americano, cercanas al renombrado cabo de Hornos.

4. NUEVO CUADRO DEMOGRÁFICO

Como consecuencia de estas políticas estatales promovidas por los gobiernos de la época, es que el mapa demográfico cambio radicalmente en todo el Territorio de Colonización de Magallanes.

De acuerdo con los diversos censos oficiales se demuestra el impacto demográfico que significó las políticas oficiales y los inicios de emprendimientos económicos que dieron fuerza y estabilidad al desarrollo económico de estos confines australes americanos.

Teniendo como eje central al Estrecho de Magallanes, la emergente Punta Arenas se transformó en el núcleo central de la expansión hacia los territorios esteparios colindantes en ambas de sus riberas. Antes de finalizar el fin del siglo XIX, la localidad se encuentra como una pujante y pequeña metrópoli que, con sus actividades y la pléyade de nuevos inmigrantes, transforman el paisaje. Estas poblaciones se trasladan a po-

blar y colonizar los enormes hinterland, principalmente por medio de las actividades auríferas y ganaderas ovinas.

Así, de una población eminentemente nacional, procedente mayoritariamente del sector del archipiélago de la Isla Grande de Chiloé y del sector central de Chile, el cuadro demográfico cumple un cambio fundamental. Lo demuestra el censo de 1906, ordenado por la Junta de Alcaldes, donde queda demostrado lo arriba enunciado. La población en general se establecía en las áreas urbanas, esto es principalmente Punta Arenas y en menor medida, pero reforzando el acontecer de los tiempos, Porvenir en el ámbito fueguino.

La población se presentaba mayoritariamente masculina, en especial dentro de los grupos étnicos extranjeros avecindados en estos parajes patagónicos, particularidad esta que tendrá efectos en el crecimiento de la población y sus especificaciones demográficas y culturales.

Se especifica en este censo que de la población extranjera predomina, en el primer lugar, aquella denominada austrohúngara, seguida por otros denominadores como son los británicos, españoles, italianos, alemanes, etc., que implicaba, en la práctica, una verdadera Babel para Magallanes y Punta Arenas específicamente.

Se demuestra que del total de la población establecida en el Territorio de Magallanes un tercio era de procedencia europea, de hecho, en toda su geografía. Con ellos llegaron nuevas prácticas, valores y costumbres, emanadas de las nuevas condiciones de la Revolución Industrial y sus nuevos cánones determinantes para definir el progreso y el desarrollo. Una nueva llamada modernidad acapara todas las actividades económicas, especialmente en lo que atañe a las organizaciones productoras y de servicios, como a las tecnologías aplicadas, lideradas por la máquina a vapor.

Esta población clasificada era, en su gran totalidad, procedente del reino de Dalmacia, perteneciente al Imperio Austro-Húngaro y por tal razón y de acuerdo a sus pasaportes o documentos similares, eran denominados en esa categoría étnica. En la realidad eran croatas en su gran conjunto, procedentes del litoral dálmata, a orillas del Mar Adriático. Por diversas

razones políticas, económicas y culturales iniciaron un desplazamiento migratorio hacia América, siendo Chile una de sus principales corrientes, avecindándose tanto en el sector desértico nortino, como en el austral patagónico.

Hacia los albores de la Primera Guerra Mundial se encontraban en Magallanes alrededor de un poco más de 3000 individuos, los cuales se distribuían en las edades más plenas para el trabajo y el emprendimiento, es decir entre los 15 y los 40 años. La calidad de puerto de Punta Arenas, asentada a orillas del Estrecho de Magallanes, facilitó también su desplazamiento, al transformarse el estrecho en un importante eslabón en la carrera marítima entre las dos grandes cuencas oceánicas, Atlántica y Pacífica.

5. IDEARIO DE LA INMIGRACIÓN

El origen de esta inmigración, asentada en Magallanes como se ha expresado en los párrafos anteriores, era principalmente de la Dalmacia central e insular, pero también del sector más septentrional, llamado Litoral Croata, incluyendo la península de Istria, hasta Trieste y, la Dalmacia Montenegrina por su sector meridional.

Desde su arribo, últimos decenios del siglo XIX, estos se dedicaron de pleno a las actividades laborales, como fuerza de trabajo, en muchas de las nuevas producciones. Al finalizar el siglo, poseían organizaciones sociales bastantes sólidas, ya sea económicas y culturales, como lo fueron clubes de asociados, compañía bomberil, sociedades mutuales y de socorros mutuos, todas que, aún en los tiempos actuales, mantienen su presencia y representatividad en el medio socio cultural magallánico y patagónico.

Para los primeros decenios del siglo XX se suman nuevas formas societarias de carácter deportivo y cultural, como lo son agrupaciones corales, teatrales, prevaleciendo con fuerza también las actividades periodísticas, con varios ejemplos de ediciones y denominaciones.

Toda esta capacidad, organizativa y de representatividad étnico cultural,

se fue transfiriendo desde las primeras generaciones de inmigrantes a sus descendientes, concretamente a las que lograron mantenerse en las tierras australes. Las fuertes tradiciones ancestrales, idioma, creencias y costumbres, prevalecieron y con ello mantuvieron un sello de personalidad que, en muchos casos, se trasladaron también en los campos de la gestión y organización productiva.

En síntesis, al finalizar las dos guerras mundiales encuentra a la comunidad croata, establecida en las márgenes del Estrecho de Magallanes, en un rol destacado de liderazgo prácticamente en todos los ámbitos tanto sociales, culturales, políticos y económicos. En cada uno de estos aspectos representativos de una sociedad miembros de la comunidad croata han tenido y tienen un lugar predominante y ejercen positivamente una influencia significativa en todo el orden social. La educación y formación ya sea a través de los medios educacionales, como también la experiencia de vida heredados de sus antepasados, le han permitido hasta los días de hoy seguir ejerciendo un rol importante en las gestiones regionales e incluso nacionales.

Hombres y mujeres descendientes de esos primeros inmigrantes destacan en varios aspectos de la vida magallánica: en el económico, donde en la práctica sus empresas representan una de las mayores otorgadoras de empleo permanente; en lo político, aportando dignatarios de representatividad democrática; y en lo cultural con diversas personalidades que enorgullecen, no sólo a la comunidad croata, sino que también a toda la región misma.

Valga de esto último citar algunos exponentes que sirvan de ejemplo a lo señalado y que son representativos de todo un período de asentamiento, vinculación y pertenencia al medio social magallánico y nacional en su conjunto, con más de un siglo de desarrollo histórico. Que mejor que entregar, a vía de ejemplo, estos nombres en las categorías de los Premios Nacionales. Se destacan: Roque Esteban Skarpa Straboni, en Literatura, año 1980; Danko Brncic Juricic, en Ciencias, año 1987; Ernesto Livacic Gazzano, en Educación, año 1993; Mateo Martinic Beros, en Historia, año 2000; Nicolo Eugenio Gligo Viel, quien obtuvo el Premio Nacional del Medio Ambiente año 2001, otorgado por CONAMA; Fabián Jaksic

Andrade, en Ciencias Naturales, año 2018. Se debe considerar a esta nómina la otorgación, para el año 2020, del Premio Nacional de Historia, a Iván Jaksic Andrade.

Todos los nombrados son nacidos en la tierra magallánica, bañada por las aguas del legendario y mítico Estrecho, auténticos representantes de toda una pléyade de intelectuales que, a través de sus respectivas especialidades, han enriquecido el acervo cognitivo de Chile.

A los nombrados se debería agregar a aquellos miembros de la comunidad croata que, no siendo originarios de Magallanes, son también motivo de orgullo y ejemplo por las capacidades emprendedoras y de tenacidad de los descendientes de los antiguos pobladores y pioneros croatas. Las designaciones a los Premios Nacionales siguen siendo un buen ejemplo. Ahí están los casos de Lenka Franulic en Periodismo, año 1957; Erik Goles, en Ciencias Exactas, año 1993; Lily Garafulic, en Artes Plásticas, año 1995; Alejandro Goic, en Medicina, año 2006; Antonio Skarmeta, en Literatura, año 2014.

La incorporación y participación en los avatares históricos del pueblo de Chile están muy bien representados en los ejemplos de cada uno de ellos. Al mismo tiempo, simbolizan esta actividad de la inmigración oriunda de Dalmacia y que se ha hecho partícipe en la nueva sociedad que los cobija, desarrollando las áreas creativas del pensamiento humano. Junto a ellos existen otros hombres y mujeres que no es la ocasión de señalarnos, pero que indudablemente contribuyen al engrandecimiento de Chile

Para la región magallánica, la llegada de la ola migratoria procedentes de las costas y tierras dálmatas ha significado, además, un aporte significativo en la formación de la sociedad magallánica. Los hijos e hijas de los antiguos inmigrantes fueron actores y partícipes en la conformación social y sus estructuras, aportando con sus actividades y trabajos la aparición desarrollo y fortalecimiento de las clases medias. Esto último tiene indudablemente un gran impacto para Magallanes, pero igualmente se manifiesta en el extremo nortino y en Chile en general.

Para una región catalogada de extrema, por su ubicación y sus realidades

geográficas e históricas, la presencia de la inmigración croata fue y sigue siendo un enorme apoyo a la consolidación de los territorios patagónicos a la soberanía nacional. La ocupación y emprendimientos económicos productivos en tierras precordilleranas y subantárticas, como también en las esteparias tradicionales, siguen una línea de consolidación de las premisas e intereses de Chile en estos territorios australes.

Las aguas del estrecho como aquellas circundantes, expresada en el rosario de islas, canales y fiordos fueron navegadas por estos intrépidos y abnegados inmigrantes. Ellos no vacilaron de surcar sus derroteros para consolidar su propio futuro y de sus familias. Con ello se sumaron al propio Chile a ejercer su soberanía, muchas veces en lugares que las propias definiciones y laudos arbitrales ratificaron para el país.

Esta presencia y trabajos labraron, finalmente, una red de información que fue tejiendo toda una urdimbre de acontecimientos, donde el sacrificio, muchas veces epopéyico por las condiciones de vida y de trabajo, en sitios en que la planta humana incluso hoy, con los adelantos técnicos, hacen que la labor del hombre sea dificultosa y azarosa. Este acervo e imaginario cultural se ha enriquecido actualmente y es parte de un patrimonio que ha trascendido las fronteras regionales.

Las labores emprendidas por la inmigración croata en Magallanes y en todo Chile, han colaborado a permitir una vinculación afectiva muy profunda entre los pueblos de Chile y de Croacia. Lo demuestra la historia de ambas naciones. Chile, en su momento, fue visitado por el Presidente de Yugoslavia, Josip Broz Tito, lo que permitió la incorporación del país a la organización mundial de los Países No Alineados.

Posteriormente, en años de la secesión y aparición independiente de la República de Croacia, Chile está entre los primeros países del mundo en reconocer esta situación. Lo afirmado fue ratificado con la visita oficial del Presidente Franjo Tudman a Chile, como la del Presidente Ricardo Lagos a Croacia. Le sigue a continuación la visita del Presidente Stjepan Mesic quién logra llegar hasta las tierras del Estrecho y reconocer así la presencia y el legado de esta inmigración, en los rincones más alejados y profundos de la América Austral. En esta misma senda continuó el

Primer Ministro de Croacia Zoran Milanovic, actual Presidente, y años más tarde la propia Presidenta Kolinda Grabar-Kitarovic.

Todas estas visitas demuestran el grado de amistad y respeto de ambos pueblos y estados en sus diversos momentos históricos, como la valorización de sus propias trayectorias y legados. La recepción de Chile hacia los inmigrantes croatas es indudablemente reconocida y muy valorada en el país europeo y existe conciencia que los descendientes de esta inmigración siguen, ahora como hijos de esta tierra, lealmente cooperando y construyendo desde las diversas áreas, tanto políticas, económicas, científicas y culturales, a la realización de un Chile mejor.

En los tiempos actuales, cuando el mundo se enfrenta a nuevos y fuertes desafíos, se necesita cada vez más la presencia activa de los pueblos en la construcción de sus nuevas realidades para permitir el bienestar de todos. Con seguridad, como se está produciendo a nivel mundial, los movimientos migratorios siguen activos con distintas muestras, pero con un denominador común que es la búsqueda de la paz, oportunidades de trabajos dignos y, crecer tanto individual como colectivamente. En este ámbito, los Gobiernos de las Repúblicas de Chile y Croacia han firmado una serie de tratados que buscan y apoyan la colaboración entre los pueblos. Este tipo de documentos diplomáticos encarnan, una vez más, las posibilidades de encausar las migraciones bajo otros parámetros, como son la investigación científica, las manifestaciones de las humanidades, el desarrollo económico, además de la participación internacional.

Todo lo afirmado es tan necesario en un mundo profundamente cambiante y ávido de nuevas respuestas. Chile y Croacia siguen teniendo, en los marcos de una construcción histórica nueva y desafiante, las posibilidades de encontrar conjuntamente caminos que aumenten las capacidades y riquezas entre ambas naciones, en las cuales, por supuesto, la inmigración croata pueda servir perfectamente de puente para un mejor y exitoso tránsito hacia el futuro.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bonacic-Doric, Lucas. *Historia de los Yugoslavos en Magallanes* (Punta Arenas: Imp. La Nación, 1941).

Lausic, Sergio. *Emigrantes Sud Eslavos en el Cono sur de Chile* (Punta Arenas: Offset Don Bosco, 1983).

Lausic, Sergio. *Antecedentes Generales de la Inmigración Croata en la Región de Magallanes. Inmigración Croata-Dálmata en el Confín del Mundo. Aspectos Identitarios de una Inmigración Modélica* (Punta Arenas: Imp. Rasmussen Hnos., Zona Franca, 2017).

Lausic, Sergio. *Sokol Histórico 1912-2012* (Punta Arenas: Impresión La Prensa Austral, 2012).

Lausic, Sergio. *Territorio de Magallanes Claroscuros de su Historia* (Punta Arenas: Ediciones Universidad de Magallanes, Imp. Rasmussen Ltda., Zona Franca, 2005).

Lausic, Sergio. *Croatas en América del Sur. Inmigración de Dalmacia en el Cono Sur Americano. En conmemoración del Bicentenario de las Repúblicas Americanas* (Punta Arenas: Imp. Rasmussen, Zona Franca, 2012).

Navarro, Lautaro. *Censo General de Población y Edificación, Industria, Ganadería i Minería del Territorio de Magallanes* (Punta Arenas: Talleres de la Imprenta "El Magallanes", 1907).

CINCO SIGLOS DE COMUNICACIONES.

EL ESTRECHO DE MAGALLANES: IMÁGENES, PERCEPCIONES Y GEOPOLITICA

Karen Isabel Manzano Iturra

1. INTRODUCCIÓN

Hace cinco siglos atrás, el mundo estaba en plena época de descubrimiento. El hombre medieval, que se había encerrado en Europa en sus respectivos reinos, comenzó poco a poco un nuevo periodo, donde florecieron las artes, el conocimiento y la búsqueda del saber, algo que se relacionaba directamente con la idea de llegar a otros puntos, para lo cual se fortalecieron las rutas comerciales que conectaban el interior de Europa con Asia. Sin embargo, dichas vías no estaban exentas de peligros, ya que las caravanas recorrían territorios en conflicto para llegar a lugares tan lejanos como China, donde los europeos conocieron el papel y la pólvora. El conflicto los llevó a buscar alternativas, y el mar se abrió como el único camino posible.

Paralelo a ello, la península ibérica se encontraba en pleno proceso de unificación. Desde la invasión de los musulmanes en el siglo VII, los reinos cristianos habían comenzado una cruzada permanente para recuperar sus antiguos territorios, conformándose Asturias, Navarra, León, Castilla, Aragón y Portugal como los más importantes, en desmedro de los emiratos que fueron

decayendo ante el avance hispano. A fines del siglo XVI, Portugal había iniciado, con el favor de sus reyes, los avances para buscar una nueva ruta a las Indias Orientales, partiendo desde Europa para dirigirse al sur por la costa africana, descubriendo la isla de Porto Santo del archipiélago de las Madeira (1418), el archipiélago de las Azores (1427) las islas de Cabo Verde (1444) el golfo de Guinea (1471) y doblando el cabo de Buena Esperanza (1488) para llegar a la India, objetivo alcanzado por Vasco da Gama en 1498.

Con ello, se puede observar que, en el caso portugués, la búsqueda de una ruta había sido desarrollada por casi un siglo, no así por Castilla y Aragón, quienes recién se habían unido mediante el matrimonio de sus reyes, Isabel y Fernando, conformando la dinastía Trastámara. Dicha unión permitió entre otras cosas, la expulsión de los moros tras la conquista de Granada (1492), pero en desmedro de los descubrimientos geográficos, donde solo se había obtenido defender la posesión de las islas Canarias, conquistadas a partir de 1402. Tras la victoria de Granada, recién se impulsarían los viajes, a través de la expedición de Cristóbal Colon, que descubre América el 12 de octubre de 1492. A partir de ese momento, el descubrimiento adquiere mayor velocidad, por medio de los continuos desplazamientos hacia América Central y el Caribe, aunque por su parte Colon seguía creyendo que todavía se trataba de Asia, hasta que Américo Vespucio demostró que se trataba de un nuevo continente por medio de sus cartas que se dieron a conocer en Europa (1504).

Este Nuevo Mundo ofrecía enormes recursos a los exploradores, siendo los españoles quienes sacaron mayor provecho tras la Bula Intercaetera y el Tratado de Tordesillas. Sin embargo, Portugal logró salvar su posición en este último acuerdo que le permitió asegurar la posesión de Brasil, descubierto en 1500. Los españoles, en tanto, siguieron en su avance por Cuba, la costa norte de Sudamérica y Panamá, siendo este último muy relevante, pues Vasco Núñez de Balboa logró cruzar el istmo y descubrió el Mar del Sur (1513). Entonces, la presencia de un nuevo mar abrió muchas posibilidades, ya que, ante el desconocimiento real de las dimensiones terrestres, no se sabía con exactitud a que correspondía, y mucho menos, como se podía cruzar desde el Atlántico, cambio por completo las

imágenes y percepciones que se tenían hasta entonces, reemplazando el mapa mental de su época por una nueva alternativa de ruta con una influencia geopolítica trascendental para el mundo. Fue entonces que se planteó un nuevo objetivo, buscar un estrecho que permitiese unir ambos océanos, para llegar a las anheladas islas de las Especias.

2. MAGALLANES Y EL DESCUBRIMIENTO

La idea de un nuevo océano caló hondo en los planes españoles, quienes seguían buscando la ruta a Asia por el occidente, pero solamente descubriendo nuevas tierras de un continente muy extenso, desconocido y habitado por variadas culturas de pueblos originarios, e instalándose poco a poco en el territorio por medio de la fundación de ciudades y el aprovechamiento de las tierras para variadas actividades económicas. Pero la búsqueda de las especias no se había detenido, y ya en el gobierno de Carlos I de España (V de Alemania) los planes del estrecho se revitalizaron con el envío de una nueva expedición, al mando de un experimentado portugués, Hernando de Magallanes. Este último no había logrado el apoyo en su propio país, por lo que, junto a Cristóbal de Haro, su socio, ofreció sus servicios al rey español, obteniendo las capitulaciones en 1518:

> "De acuerdo al secretario de Carlos V, Maximilianus Transylvanus, ambos navegantes pospusieron al Rey que enviase sus naos y armadas por "la parte de los mares de occidente, bajando al otro hemisferio", idea que el Rey y sus consejeros consideraron inicialmente como "dificultosa y de vanidad". Sin embargo, finalmente la expedición fue autorizada. Es más, al ver la magnitud de la empresa en caso de éxito, la Corona decidió financiarla en gran parte. El resto de los gastos fueron aportados por los contactos que tenían los solicitantes tanto en Alemania como en otras partes de Europa"[1].

---

[1] Mauricio Onetto, *Historia de un paisaje mundo. El estrecho de Magallanes en el siglo de su descubrimiento* (Santiago: Ograma Editores, 2018), p. 20.

Para realizar el viaje, cuyo objetivo era la llegada a las Molucas, se equiparon cinco naos: Trinidad, Concepción, San Antonio, Victoria y Santiago, con aproximadamente 260 hombres[2], partiendo de San Lúcar en 1519. Sin duda, esta expedición contaba con un presupuesto alto para la época, pero la falta de conocimiento de las costas americanas sería un factor relevante, ya que generaría los mayores problemas para sus tripulantes, especialmente por las demoras y la falta de vientos propicios en el Océano Pacífico. La búsqueda del estrecho comenzó a realizarse tras dejar las costas de Brasil, y uno de los primeros puntos que se consideró fue la desembocadura del Rio de la Plata, que por su extensión generó cierto grado de confusión, más al sur se desarrolló una continua revisión de la costa patagónica para hallar el paso, lo que finalmente se obtiene el 21 de octubre de 1520. Según lo explicado por Antonio Pigaffeta, cronista de la expedición:

> "Continuando nuestra derrota hacia el sur, el21 del mes de octubre, hallándonos hacia los 52° de latitud meridional, encontramos un estrecho que llamamos de las Once Mil Vírgenes, porque ese día les estaba consagrado. Este estrecho, como pudimos verlo en seguida, tiene de largo 440 millas o 110 leguas marítimas de cuatro millas cada una tiene media legua de ancho, a veces más y a veces menos, y va a desembocar a otro mar que llamamos Mar Pacífico. Este estrecho está limitado por montañas muy elevadas y cubiertas de nieve, y es también muy profundo, de suerte que no pudimos echar en él el ancla sino muy cerca de tierra y en veinticinco a treinta brazas de agua"[3].

El paso natural al oeste había sido descubierto, y con ello, las puertas del Océano Pacifico. Es allí donde se descubre por primera vez las costas chilenas, hasta aproximadamente la zona de Concepción, partiendo hacia el oeste y encontrándose con las temidas calmas oceánicas, las

---

2 Mateo Martinic, *Historia del Estrecho de Magallanes* (Santiago: Ed. Andrés Bello, 1977).

3 Antonio Pigaffeta, *Primer viaje alrededor del mundo* (Sevilla: Fundación Civiliter, 2012), p. 29.

que retrasaron su viaje y transformaron a la expedición en un grupo de marineros hambrientos y enfermos, ante la falta de comida y agua fresca. Al llegar a las Molucas la situación no mejoró, ya en ellas muere a manos de los nativos el propio Magallanes, mientras que la desmejorada tropa se reducía cada vez más. Finalmente, tras un periplo de tres años, llega al puerto de San Lúcar una sola expedición, al mando de Juan Sebastián Elcano, con las especias anheladas y la información de una importante conexión marítima entre el Atlántico y el Pacifico.

3. EL ESTRECHO Y SU CONEXIÓN GEOPOLITICA

Tras el descubrimiento, las noticias no se hicieron esperar. El paso entre los dos océanos era real, y, sobre todo, ese hallazgo había quedado en manos españolas, conociéndose desde entonces como "Estrecho de Magallanes" por su descubridor. Sin embargo, aún faltaban datos al respecto, ya que el primer viaje de reconocimiento no bastaba para comprender todos los aspectos de este, por lo que fue necesario varias expediciones que cruzaron el estrecho desde Europa para conocer más sobre la región y sus habitantes (Loayza 1526, Alcazaba 1535, Camargo 1540) pero también desde América del Sur continuaran los esfuerzos de conocimiento de esta ruta, aunque décadas más tarde. Por entonces, tenemos que desde el plano geopolítico se construyó una "imagen estratégica" que es definida por Rubén Herrero de Castro como: "La imagen estratégica representa la perspectiva general temporal del decisor, en el cual los diferentes planes se desarrollan simultáneamente y en la que estos comienzan y terminan en diferentes momentos. Dentro de ella se distinguen planes, tácticas políticas y previsiones". [4]

Esta imagen estratégica se fue construyendo poco a poco mientras se comenzaba a armar el mapa americano, a través de la construcción de objetivos (planes) comportamientos concretos (tácticas) posibles hojas

---

[4] Rubén Herrero de Castro, *La realidad inventada. Percepciones y procesos de toma de decisiones en Política Exterior* (Madrid: Plaza y Valdés, 2006), p. 147.

de ruta (políticas) y posibles resultados (previsiones)[5] que ayudaron a formular la instalación, pero también la inclusión del estrecho de Magallanes dentro de la administración española. Tras el descubrimiento por tierra de Chile por Diego de Almagro (1536) y el inicio del proceso de la conquista por parte de Pedro de Valdivia (1541-1553), el territorio de Chile quedó unido a dos ideas basales: el Estrecho de Magallanes y el llamado "Polo antártico" a través de numerosos documentos y reales cedulas que conjugaban ambas zonas como pertenecientes a la Capitanía General de Chile, por lo que se entendían que los viajes de reconocimiento desde Sudamérica se realizarían usando de base las ciudades y puertos de esa administración. Bajo esta premisa, Pedro de Valdivia ordena a Francisco de Ulloa y Francisco Cortes Ojea llegar al Estrecho de Magallanes en 1553, quienes partiendo de Valdivia habrían llegado a este punto en enero de 1554 aproximadamente, es decir, tras la muerte del gobernador en la batalla de Tucapel. Posteriormente García Hurtado de Mendoza encargó a Juan Ladrillero la misión de llegar nuevamente al Estrecho. En su relación del viaje Ladrillero explica que:

> "El Estrecho son playas de arena i el fondo limpio en e1 canal; i (sic) en algunas partes, habia la boca del mar, callao movedizo en la arena, grandes i (sic) pequeños. A la costa, hai (sic) pocos puertos, hasta llegar a la cordillera; i tenerse ha visto que lleguen a la parte del norte, que es hacia la tierra firme, porque irán reparados de los vientos que son forzosos, así con los noroestes, i uestes (sic), i sudoestes (sic), que son los más naturales de aquella tierra i (sic) los que más reinan, porque los que vienen de la parte del sur, i sueste (sic), i ueste (sic) son blandos, i (sic) así irán mas sin trabajo ni peligro, porque hasta estar et Estrecho adentro cuarenta i (sic) tres leguas, que llegaran a la cordillera, i (sic) comenzaron a entrar en la angostura"[6].

---

5 Herrero de Castro (2006), pp. 147-149.

6 Instituto Hidrográfico de la Marina de Chile, *Relación del viaje al Estrecho de Magallanes, escrita por Juan Ladrillero* (Santiago: Imp. Nacional, 1880), p. 500.

La relevancia del viaje de Ladrillero es excepcional, ya que en ella no solo realizó una extensa exploración del Estrecho, tanto de entrada como de salida reconociendo a los indígenas que habitaban la zona (canoeros y cazadores), sino que además toma posesión del Estrecho de Magallanes en nombre del rey de España, por lo tanto, entregándole un valor geopolítico clave para su época. Este hecho no sería algo aislado, España necesitaba hacer valer sus derechos en América, ante posibles competidores que comenzaran a surgir en Europa pues Portugal no era el único con capacidades en ese plano. Por lo tanto, buscó desarrollar una imagen deseada de su control de este paso en el mundo[7], generando en sus competidores la percepción del objetivo logrado e integrado a su territorio a través de dos factores primordiales en el periodo: señales (mapas) e índices (despliegue de exploración) que demostraban que realmente España tenía control de los espacios australes.

En ese aspecto, Chile debió, amparado en esta imagen del Imperio Español, encargarse de la defensa del paso ante los posibles ataques a esa jurisdicción por parte de los corsarios ingleses, quienes bajo el reinado de Isabel I no solo buscaban apoderarse de la recaudación obtenida en América de la minería de plata, sino como medio de disputar el equilibrio geopolítico global que en ese momento estaba en manos de España y Portugal, como las dos potencias que se habían repartido el mundo, discutiendo la imagen española de control del nuevo continente y por ello, generando cambios en el entorno internacional. Tras el periodo turbulento ocurrido entre la muerte de Enrique VIII y el ascenso de Isabel I –con varios reyes y luchas por la religión– el periodo isabelino se enfrenta en primer lugar a la difícil situación europea con España, Escocia y Francia, para luego comenzar la disputa del poder en el mar principalmente con España, por medio de la piratería, quienes contaban con patente de corso para asaltar a los navíos españoles y atacar a las colonias en búsqueda de riquezas. En este contexto, comenzó a ser necesaria la defensa de los territorios españoles ante estos nuevos enemigos, por lo que el Estrecho de Magallanes cobró vital importancia

---

7 Herrero de Castro (2006).

al ser considerada la única ruta segura para cruzar desde el Océano Atlántico al Océano Pacifico. Sin embargo, Francis Drake, en su búsqueda de llegar al Pacífico, cruza más al sur del estrecho (1578) en el paso de Hoces, con lamentables consecuencias para su expedición. Por lo tanto, Magallanes se transformó en la ruta de viaje más segura entre Europa y América.

Ante el peligro de los corsarios ingleses, Felipe II busca consolidar su posición geopolítica con una nueva expedición al Estrecho de Magallanes. Esta fue encargada a Pedro Sarmiento de Gamboa, quien había llegado a esas latitudes, proveniente del Perú y quien luego de cruzar el paso se dirigió a España. La idea era no solo el reconocimiento sino que también el poblamiento de la zona por parte de colonos españoles que se instalaran en sus costas, entre los que se contaban personas de diferentes oficios, los cuales iban a desarrollar sus vidas en la región junto a otros quienes se encargarían de las fortificaciones que se instalarían en el lugar[8] por lo tanto, cumpliendo una de las premisas de la geopolítica clásica, la ocupación efectiva de los espacios, por medio de la instalación de gente habitando esas latitudes. Esto se explica en que:

> "En definitiva, el proyecto de fortificación del estrecho de Magallanes, el año 1581, fue uno de los sueños bélicos más ambiciosos e innovadores del reinado de Felipe II, un rey que fue considerado, en su tiempo, experto en arquitectura pública, "la que se convierte en imagen política del poder" 89. Como hemos visto, en el siglo XVI no existían los medios técnicos para llevar a cabo una obra semejante y de ahí que el proyecto plantease una visión futurista del todavía incipiente arte de la fortificación. Es palpable la total confianza en las posibilidades de la técnica defensiva y en la capacidad logística de la armada española, encargada de trasladar soldados, pobladores, bastimentos, artillería, hierro y herramientas hasta el estrecho"[9].

---

8 Romina Rigone, "Las narrativas del plan de fortificación del estrecho de Magallanes a fines del siglo XVI" *Vestigios* Vol. 10 n° 2 (2018), pp. 1-21.

9 Joaquín Zuleta, "La fortificación del estrecho de Magallanes: un proyecto al ser-

Esta idea también cumple claramente una idea de representación geopolítica, ya que Felipe II intenta dar una imagen del mundo donde el último punto, el más austral, está dominado por España, a través de enormes defensas que bloquearan el paso al enemigo creando una percepción de control de la región. Sin embargo, el proyecto fracasó y las dos ciudades instaladas: En el Nombre de Jesús y Rey don Felipe quedaron sin habitantes, ante la falta de provisiones, el frio y las malas condiciones de vida del sector, por lo tanto, se demostró que las ideas apresuradas sobre una instalación de la región fueron claves en esta empresa trágica de dominación del estrecho. El único indicio fue encontrado años más tarde por Tomas Cavendish, en donde solo se hallaron algunos restos de dichos intentos, bautizando dicho lugar como "Puerto del Hambre" por la desolación del poblado y la muerte de sus habitantes. Todavía faltaban años para que se pudiese ocupar de forma efectiva ese punto del continente.

Desde entonces, el control del Estrecho se realizó de forma lejana y por parte de las autoridades españolas que se encontraban en América, quienes debían defenderse de las expediciones enemigas (inglesas, holandesas en su mayoría) que lo cruzaban en búsqueda de riquezas, por lo que se conformó un plan de fortificación para las costas chilenas que eran las primeras en enfrentar los peligros externos, que hasta el final de la colonia se seguía consolidando, estableciendo extensos sistemas de fuertes en Chiloé, Valdivia y Talcahuano, los que debían proteger el comercio y las rutas marítimas. Por ello, la imagen y la percepción de la Corona Española se manejó desde la inversión en grandes fortalezas en la costa occidental de Sudamérica, es decir, que, aunque el Estrecho de Magallanes estaba deshabitado, bastaba que los navegantes enemigos lo cruzaran para encontrar el poderío español efectivo sobre la región, dispuestos a enfrentarlos y sacarlos de las colonias.

---

vicio de la imagen de la monarquía" *Revista Complutense de Historia de América* Vol. 39 (2013), p. 173.

4. CHILE Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES

Cuando se produce la independencia americana, Chile reclama el derecho del *uti possidetis*, es decir, los límites que por herencia colonial le correspondían, es decir, hasta el Estrecho de Magallanes y el polo sur, como lo decían los documentos de la época. Para ello, debía enfrentar no solo la complicada situación de las guerras contra los realistas, sino que también, lograr unir el territorio continental bajo un solo gobierno. O'Higgins, comprendía a cabalidad la relevancia marítima en la nueva nación, estableciendo las bases de una pre geopolítica chilena que colocaba énfasis en el mar, sin embargo debió enfrentar otras dificultades, como la expulsión de los españoles de Perú y continuar la guerra a muerte en el sur del país, quienes eran apoyadas por las tropas realistas de Valdivia y Chiloé, por lo que el objetivo geopolítico de control efectivo del estrecho fue pospuesto ante la falta de recursos humanos y materiales para tal objetivo, aunque quedó claramente especificado en las constituciones que el estrecho era chileno y formaba parte del territorio, generando una imagen de control. Tras la caída del sistema de fuertes valdiviano por el ataque comandado por Lord Cochrane, Chiloé se constituyó en el punto más austral en manos españolas, que termina capitulando en 1826 tras la expedición de Ramón Freire. Posteriormente, el periodo de incertidumbre política chilena no solo demoró los planes más al sur, sino que dejó al Estrecho relegado a un segundo plano, algo que solamente se solucionó años más tarde, en el gobierno de Manuel Bulnes. Desde el punto de vista geopolítico, y como lo explicó el almirante Mahan décadas después en su análisis del poder naval en el mundo, Chile debió hacerse cargo de una enorme extensión de costa cuando se independizó, por lo que el escenario naval era complejo: "En iguales condiciones geográficas y físicas, la extensión de costa es un elemento que puede ser de fuerza o debilidad según que sea grande o pequeño el número de sus habitantes. Los países pueden compararse desde este punto de vista a las fortalezas en las que la guarnición necesita ser proporcionada a su recinto exterior.[10]

---

[10] Alfred Mahan, "Análisis de los elementos del poder naval" *Geopolítica(s). Revista*

Tras el triunfo de Yungay, con el consiguiente desplazamiento de recursos hacia el norte, Manuel Bulnes se alzó como candidato y obtuvo la presidencia de la República en 1841. Durante su gobierno, retomó las ideas de O'Higgins de llegar más al sur, debido principalmente a las noticias que llegaban desde Europa, que planteaban que naciones como Francia querían tomar posesión del Estrecho de Magallanes, para lo cual ya había indicios de conversaciones sobre la instalación en el lugar e incluso mencionando una posible proyección antártica[11] lo que claramente generaba una imagen como potencia a nivel mundial. De hecho, los planes formales incluían la ocupación de la Patagonia y el estrecho en su conjunto, según explicaba S. Lucas, agente francés en Tahití:

> "Según Lucas, a pesar del aspecto árido que presentaba a primera vista la costa patagónica, bastaba una incursión de tres leguas tierra adentro para descubrir llanuras fértiles al norte del Estrecho. Aseguraba que estas llanuras serían ideales para cultivar el trigo que podría abastecer al Imperio del Brasil. Según Lucas se trataba de una región con grandes recursos forestales (…) Las comunicaciones son fáciles y los patagones solo necesitan para trasladarse del Estrecho de Magallanes a las fronteras argentinas (…) Si este proyecto encontrara la aprobación del gobierno pienso que sería útil enviar a un agente ante el cacique para negociar las condiciones de ocupación del territorio"[12].

Esto demuestra que el interés francés era real en 1840, ya que instalarse en ese punto permitía a Francia crear una base que le permitiera asentar una base y defender sus posesiones en la Polinesia, ante el avance continuo del Reino Unido en Oceanía, que estaba desarrollando una serie de posesiones estratégicas (colonias) para proteger sus propias

---

de estudios sobre espacio y poder Vol. 4 n° 2 (2013), pp. 305-334.

11 Fernando Berguño, "Proyectos franceses de colonización de las islas Malvinas, el Estrecho de Magallanes y la Patagonia" *Anales Instituto de la Patagonia* Vol. 30 (2002), pp. 17-30.

12 Berguño (2002), p. 21.

rutas comerciales. Cabe destacar que durante los periodos anteriores, especialmente en el periodo de los ensayos constitucionales (1823-1830) y el gobierno de Joaquín Prieto (1831-1841) se habían mantenido las expediciones geográficas al extremo sur de Chile, siendo las más conocidas las realizadas por Inglaterra al mando del comandante Parker King (1826-1830) y el capitán Fitz Roy (1831-1836), quienes realizaron variados reconocimientos de la zona austral y siendo este último el descubridor del tercer paso natural entre los océanos, el canal del Beagle. Con esta última expedición se comprende que dichas acciones se enmarcaban en los planes del gobierno de José Joaquín Prieto para producir conocimientos del territorio nacional, a través de la contratación de exploradores y especialistas extranjeros que viajaron por Chile realizando levantamientos cartográficos e investigando la flora y fauna, las costumbres y la geografía chilena, por lo que la última expedición inglesa –donde viajaba Charles Darwin, quien analizó el terremoto de 1835 en Concepción– también entregó interesantes datos al respecto.

Sin embargo, la expedición francesa y los planes antes mencionados no solo buscaban llegar, sino que cambiar el equilibrio geopolítico americano apoderándose del paso seguro para el viaje entre los océanos, por lo tanto, asegurando el control de una de las vías de comunicación más importantes de la época, que era crucial para el comercio entre España y América, pero también para otros estados como Inglaterra pues conectaba con sus posesiones en Oceanía. Dicha situación debía ser bloqueada rápidamente, de lo contrario, Chile perdería uno de sus elementos fundadores en el pensamiento pre geopolítico de la época, la continuidad a la zona austral antártica. Para ello, el gobierno de Bulnes envía a la goleta Ancud a tomar posesión efectiva del Estrecho de Magallanes, al mando de Juan Williams (en algunos textos denominado Juan Guillermos) y acompañado por Bernardo Egon Philippi, reconocido explorador de la época, quienes ocuparon los datos empleados por la expedición Fitz Roy, que solo unos años antes había recorrido esa parte del territorio. Williams por ese entonces era gobernador marítimo de Chiloé:

> "En este puesto se encontraba cuando el presidente Bulnes lo comisionó para tomar posesión del Estrecho de Magallanes i (sic) fundara en esa comarca una colonia. Lo hizo en una lancha de cuarenta o cincuenta toneladas. Construida en Ancud, la aparejó de goleta i la armó con dos pequeños cañones. Después de una navegación mui (sic) penosa, superando dificultades fáciles de apreciar en vista de la clase de embarcación en que iba, llegó al puerto Famine, donde ancló el 21 de Setiembre (sic) de 1843. Acto continuo procedió a dar cumplimiento a sus instrucciones; enarboló con las solemnidades acostumbradas la bandera nacional, i (sic) levantó el acta correspondiente en la que declaraba que a nombre de la República tomaba posesión del Estrecho i (sic) Territorio de Magallanes"[13].

La llegada a la zona fue clave para Chile, ya que se transformó en un actor geopolítico relevante en el concierto internacional, ya que logró realizar una ocupación efectiva del espacio para demostrar su poder y soberanía en el territorio, en desmedro de otros estados que quisiera arrebatar la posición, asegurando su imagen austral – antártica ante el mundo. En este contexto, cabe mencionar que Chile estaba compitiendo solo en Sudamérica, debido a que en ese entonces Argentina se encontraba inmersa en sus propias guerras internas entre los federalistas y unitarios, durante el gobierno de Juan Manuel de Rosas, por lo que las reclamaciones no existían en ese periodo. El Acta oficial de la toma de posesión decía lo siguiente:

> "Dios salve a la Patria.- Viva Chile, En cumplimiento de la orden del Gobierno Supremo, el día 21 del mes de Setiembre de 1543, el ciudadano capitán graduado de fragata de la marina nacional don Juan Guillermos, i asistido con el teniente de artillería don Manuel González Idalgo, el piloto segundo de la armada nacional don Jorge Mabon, el naturalista prusiano voluntario don Bernardo Philippi, i el sargento 2° distinguido de artillería

---

13 Nicolás Anrique, *Diario de la goleta Ancud al mando del capitán de fragata don Juan Guillermos* (Santiago: Imp. Barcelona, 1901), p. 10.

> don Eusebio Pizarro, que actúa de secretario con todas las formalidades de costumbre, tomamos posesión de los Estrechos de Magallanes i su territorio en nombre de la República de Chile a quien pertenece conforme está declarado en el artículo 1.O de la Constitución Política, i en el acto se afirmó la bandera nacional de la República con salva jeneral de veintiún tiros de cañón. I en nombre de la República de Chile protesto en el modo más solemne cuantas veces haya lugar contra cual- quien poder que hoi o en adelante trate de ocupar alguna parte de este territorio. 1 firmaron conmigo el presente acto el día 2 I de Setiembre de 1843 años i el tercero año de la presidencia del Excelentísimo señor jeneral don Manuel Bulnes (sic)"[14].

Bajo este acto, Chile tomó de forma oficial el dominio del Estrecho de Magallanes, para posteriormente instalar el Fuerte Bulnes, en una medida que se ajustó en los tiempos precisos, pues al día siguiente se produjo la llegada del bergantín francés Phaeton que hacía el viaje Rio de Janeiro-Talcahuano y tras este del Fleuris, que hacia el viaje desde África hasta Chiloé. Por lo tanto, se comprende que, en el primer caso, la Phaeton tenía órdenes de tomar posesión de la zona, sin embargo, a su llegada ya se encontraba el pabellón chileno ondeando en el lugar, truncando sus planes. Sin embargo, se pensó en obtener algunos beneficios, ya que el dominio del Pacífico era la prioridad para Francia y Gran Bretaña, por lo que Chile podría transformarse en un interesante punto de apoyo para los largos recorridos hacia Oceanía[15]. Estas ideas sobre el mar son las que décadas después rescatarían geopolíticos como Alfred T. Mahan (Estados Unidos) y Karl Haushofer (Alemania) con respecto al mar y el dominio de las costas del Pacifico, como el gran océano del futuro.

---

14 Anrique (1901), p. 40

15 Fernando (2002), pp. 17-30.

5. CHILE Y ARGENTINA SE DISPUTAN EL ESTRECHO

Tras la fundación de Fuerte Bulnes, comenzaron las disputas con Argentina. Como se explicó anteriormente, la situación interna de las Provincias Unidas del Rio de la Plata estaba en permanente cambio desde la independencia, cuando comenzaron las guerras civiles entre los federales y los unitarios, las provincias del interior versus Buenos Aires, en un continuo ir y venir de conflictos tanto internos como externos, que los llevó a involucrarse en una guerra con Brasil (1825-1828), la Guerra Grande (1839-1851) y el sitio de Montevideo (1843-1851). En medio de esto, la ocupación del estrecho no estaba en los planes, pero en 1847 Juan Manuel de Rosas habló en su discurso sobre el tema:

> "Repetidas veces llamaron la atención del gobierno las relaciones que se daban por el de la República de Chile al Congreso Nacional, sobre una Colonia que había mandado formar en las costas del estrecho de Magallanes. (...) El Gobierno se ha dirigido al de Chile demostrándole los incontrastables títulos y perfectos derechos de soberanía que tiene la Confederación sobre el territorio en que se ha establecido la Colonia. De ellos siempre estuvo en posesión, desde el tiempo de la Monarquía Española, el Gobierno de Buenos Aires, a cuyos Virreyes, durante aquél, se daban las órdenes para la vigilancia del Estrecho de Magallanes, de sus islas adyacentes, y de la Tierra del Fuego, como autoridades a las que estaba sujeta toda esa parte del territorio"[16].

Hasta ese entonces no había indicios al respecto, salvo por esta parte del discurso, que Argentina reclamaba alguna zona del Estrecho. Desde la conquista, los documentos españoles habían unido los destinos de Chile a la zona de Magallanes, no desde Buenos Aires ya que el polo de atracción fundacional y geopolítico del lado atlántico de Sudamérica estaba constituido por Asunción, desde donde habían salido varias expediciones para fundar las ciudades más antiguas de lo que hoy es

---

16 Andrés Cisneros y Carlos Escudé, *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina* (Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1998).

Argentina, Paraguay e inclusive Bolivia. Los derechos de los que hablaba Rosas no se articulaban desde los Virreyes de Buenos Aires, sino que la Capitanía General de Chile, desde donde partieron las expediciones a la zona austral. Fue bajo esta situación, que comenzó un lento proceso de teorización de la materia, donde especialistas chilenos y argentinos buscaron en los archivos más antiguos de Europa los antecedentes para las respectivas reclamaciones de sus gobiernos, constituyendo un verdadero circulo hermenéutico de conocimiento, en que cada uno de ellos cumplió la misión de responderle al otro, transformándose en discursos fundacionales de la idea de Patagonia y el Estrecho de Magallanes[17] que se extiende por dos décadas:

> "En esta controversia, algunos ministros de Relaciones Exteriores de Chile desarrollaron acciones sobresalientes, es el caso de Adolfo Ibáñez, quien entre 1872 y 1873, apoyado en los estudios jurídicos de Miguel Luis Amunátegui, polemizó brillantemente con el plenipotenciario argentino Félix Frías, y tras demostrar que los títulos chilenos eran irredarguibles escribió –como nos recuerda el capellán Enrique Pascal García-Huidobro– lo siguiente: "La Constitución, al determinar los límites de Chile, no lo hizo de una manera taxativa, ni dijo que aquellos eran los únicos que tenía la República. Por el contrario, extendiendo esos límites hasta el Cabo de Hornos, se ve que no llegando hasta ese punto la Cordillera de los Andes, que se da por límite oriental, es forzoso convenir en que donde dicha cordillera no existe, el límite oriental no puede ser otro que el Océano Atlántico"[18]

Durante este proceso, Chile debió enfrentar a su competidor geopolítico más cercano, buscando los títulos que le entregaban la posesión de la Patagonia y del Estrecho de Magallanes. Aunque la Patagonia era un

---

17 Karen Manzano, "Chile-Argentina. Discursos fundacionales en la zona austral: el caso de la Patagonia" *Revista de Estudios Hemisféricos y Polares* Vol. 7 n° 3 (2016), pp. 21-33.

18 John Ranson, "Condición jurídica del estrecho de Magallanes" *Revista Chilena de Derecho* Vol. 38 n° 3 (2011), p. 458.

territorio mucho más extenso, el verdadero interés se encontraba en el paso interoceánico, que era vital en las comunicaciones y en las relaciones comerciales en el plano internacional. Para ello, comenzaron una serie de conversaciones para definir el dueño del territorio, no estando exentos de incidentes con barcos extranjeros, como la Devonshire y la Jeanne Amelie, en los cuales los permisos de tránsito eran fundamentales para definir quién debía encargarse del estrecho. Por otra parte, desde Fuerte Bulnes se dio paso a Punta Arenas, que poco a poco inició un proceso de despegue considerable, como la ciudad más austral del continente y generando una imagen de control efectivo del territorio, pero las tensiones aumentaron entre ambos estados. En el momento más complejo, estalló la Guerra del Pacífico, por lo tanto, fue necesario negociar con Argentina una alternativa diplomática antes que esta se uniera a Perú y Bolivia, generándose el tratado de 1881, donde Chile entrega la mayor parte de la Patagonia, pero asegurando el control del Estrecho de Magallanes:

> "Artículo 5º. El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las Naciones. En el interés de asegurar esta libertad y neutralidad no se construirán en las costas fortificaciones ni defensas militares que puedan contrariar ese propósito"[19].

La neutralidad del Estrecho de Magallanes garantizó a Chile la posesión de los tres pasos naturales entre el Atlántico y el Pacifico, junto al canal del Beagle y el Paso Drake. Por otra parte, Punta Arenas comienza a crecer recibiendo una gran cantidad de colonos europeos, principalmente croatas, pero también generándose un alza económica con la ganadería lanar, que comienza a aprovechar las enormes extensiones de terreno, en desmedro de la población aborigen de la zona. Aunque Argentina quiso seguir influyendo, solo debió conformarse con la mitad oriental de la isla de Tierra del Fuego, la isla de los Estados e islotes adyacentes, garantizando esos mismos principios en el protocolo de 1893, donde

---

[19] Universidad de Chile. *Fuentes para el Estudio de la Historia de Chile*. Tratado de Límites de 1881.

se mantuvo la idea de "Chile en el Pacifico, Argentina en el Atlántico".

Desde entonces, el Estrecho de Magallanes se transformó en uno de los vértices fundamentales de Chile en la zona austral-antártica, posicionando a Punta Arenas como la conexión natural de las expediciones al continente blanco (que logró mantenerse a pesar de la apertura del canal de Panamá en 1914) fomentadas por geopolíticos como Ramón Cañas Montalva, quien en sus escritos recalcó la relevancia de esta idea del estrecho unida a la imagen de la Antártica, proceso que comenzó a delimitarse en 1940 (decreto 1747 del Territorio Chileno Antártico) y que instaló sus primeras bases permanentes desde 1947. De sus textos se puede destacar que:

> "Ella confirma también, la clarividencia de nuestros próceres y gobernantes –O'Higgins, Bulnes, Aguirre Cerda, González Videla–, que presintieron la enorme valía o incorporación al patrimonio nacional del Estrecho de Magallanes y las regiones australes y polares antárticas, que hoy involucran trascendentales posesiones y entrañan vitales interrogantes para los destinos de América y de Chile, particularmente para este último, en virtud de su *responsabilidad geoestratégica*, con relación a las comunicaciones australes antárticas"[20].

Además del Estrecho, Chile debió proyectar esta soberanía para mantener sus derechos en otros puntos de discusión, como lo fue el canal del Beagle durante la mayor parte del siglo XX. Este sería el territorio que nuevamente colocó a Chile en una posición de disputa con Argentina, ya que el arbitraje arbitral de la Reina Isabel II (1967-1977) fue favorable a Chile, reconociéndose los derechos sobre las islas Picton, Lennox y Nueva como del propio canal del Beagle, cuyo fallo fue declarado insanablemente nulo por parte de Argentina y provocando una escalada de conflicto que casi generó una guerra entre ambas naciones (1978). Bajo este contexto, la mediación papal garantizó un nuevo periodo de

---

[20] Ramón Cañas, *Geopolítica Oceánica y Austral* (Santiago: Academia de Guerra del Ejército de Chile, 2008), p. 149.

conversaciones, donde las controversias se solucionaron entregando las islas a Chile, pero también mediante un equilibrio geopolítico austral (la división del mar en el meridiano de Cabo de Hornos, dejando la jurisdicción marítima al occidente para Chile y al oriente a Argentina) pero manteniendo intactos los derechos chilenos sobre el Estrecho de Magallanes, algo que se observó en el siguiente artículo:

> "Artículo 9. La delimitación aquí convenida en nada altera lo establecido en el Tratado de Límites de 1881, de acuerdo con el cual el Estrecho de Magallanes está neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones en los términos que señala su Artículo V. La República Argentina se obliga a mantener, en cualquier tiempo y circunstancias, el derecho de los buques de todas las banderas a navegar en forma expedita y sin obstáculos a través de sus aguas jurisdiccionales hacia y desde el Estrecho de Magallanes"[21].

Por lo tanto, bajo estas condiciones, no se cambiaron los principios del Tratado de 1881, garantizándose los derechos chilenos sobre el estrecho y el libre paso de las embarcaciones (1984) pero además adoptando una serie de Medidas de Confianza Mutua para las conversaciones bilaterales, fomentando la cooperación en la zona austral a través de los comités de integración y las Patrullas Navales Combinadas para la Antártica. Sin embargo, durante los últimos cinco años, nuevamente el Estrecho adquiere relevancia en las discusiones, puesto que, con los nuevos mapas de reclamación de la plataforma continental, se busca generar una nueva imagen donde este queda bloqueado por la pretensión argentina de extensas áreas marinas del Atlántico Sur y la Antártica y con ello, alterando el equilibrio geopolítico alcanzado en 1984.

---

[21] Universidad de Chile. *Fuentes para el Estudio de la Historia de Chile*. Tratado de Paz y Amistad de 1984.

6. CONCLUSIONES

A partir de los temas antes analizados, se puede comprender que desde su descubrimiento hace cinco siglos atrás, el Estrecho de Magallanes ha ocupado un rol clave en la geopolítica mundial, ya que durante mucho tiempo se consideró como la única alternativa de cruce de los océanos Pacifico y Atlántico. El interés de un paso que les permitiera por el Occidente llegar a las Indias llevó a España a invertir en la expedición de Hernando de Magallanes, quien no solo logró encontrar el estrecho que hasta hoy se conoce con su nombre, sino que permitió dar la primera vuelta al mundo de manera exitosa, empresa que fue terminada por Juan Sebastián Elcano y que permitió a España proyectar una imagen estratégica de alcance internacional como potencia, debido a su capacidad de alcanzar diversos rincones del planeta controlando las comunicaciones. El interés por el estrecho no se hizo esperar, transformándose en un punto de vital relevancia para los dominios españoles, que de esta forma lograron conectar con sus colonias en la costa pacífica de Sudamérica, como Chile y Perú con el resto del mundo.

Para Chile la unión con el Estrecho de Magallanes resultó especialmente significativa, ya que en las reales cedulas se le concedió este territorio como parte integrante de su administración, e inclusive partieron desde sus costas algunos de los reconocimientos más relevantes (Antonio de Ulloa, Juan Ladrillero) quienes llegaron a la zona austral e iniciaron prolíficas exploraciones del sitio, por lo que se generó una idea en general de que Chile y la Antártica se encontraban unidas al sur del mundo. Sin embargo, una de las expediciones más relevantes, encabezada por Pedro Sarmiento de Gamboa no logró su cometido, es decir, instalar una serie de ciudades y fuertes por órdenes de Felipe II, las cuales quedaron en el olvido, siendo uno de los hechos más significativos relacionados a la mala percepción de las autoridades españolas de su propio poder, pues enviaron una empresa completa a una zona donde por sus capacidades técnicas y humanas no podían asentarse. Por lo tanto, la Capitanía General de Chile debió enfrentar no solo su jurisdicción del estrecho, que se encontraba lejano para ser habitado, sino que también realizar la defensa de las colonias españolas ya que se constituía como el primer

punto de llegada de los corsarios que doblaban este paso para apoderarse de las riquezas americanas.

Posteriormente, tras la Independencia, Chile reclamó los derechos que había adquirido por las autoridades españolas de la región austral, algo que recién se consolidó en 1843, con la expedición de la goleta Ancud y la instalación de Fuerte Bulnes, antecedente de la actual Punta Arenas. Este movimiento cobró especial interés geopolítico, ya que un día más tarde, la llegada de un bergantín francés demostró de manera palpable que otras potencias buscaban quedarse con la conexión marítima y de esta forma, establecer su poder de cara al Pacifico proyectando su autoridad en sus nuevas colonias como en los posibles competidores más cercanos. Solo unos años después, Argentina comenzó sus reclamaciones sobre la zona del estrecho, a pesar de que todavía no salía de sus propias guerras civiles, pero entonces se inicia el proceso de teorización a gran escala entre ambos países, el circulo hermenéutico del conocimiento austral, donde los discursos fundacionales del estrecho y la Patagonia fueron cada vez más relevantes para mejorar su posición y sus ideas frente al otro. En medio de la guerra del Pacifico, y tras varias negociaciones, se firmó el tratado de 1881, donde Chile entrega la Patagonia, pero asegurando la propiedad del Estrecho de Magallanes.

Durante el siglo XX, Chile continuó con su presencia geopolítica en la zona austral favorecida por el crecimiento de Punta Arenas, que se convirtió en un importante polo tanto en la región como hacia la Antártica, generando una imagen de control efectivo del territorio mediante la ocupación humana, las actividades económicas y comerciales, pero también favorecidas por el asesoramiento de Ramón Cañas Montalva a los gobiernos radicales[22], quien como geopolítico encabezó el interés chileno en los asuntos australes y antárticos, que se materializaron en políticas de asentamiento, a través de las primeras bases en el continente blanco. Sin embargo, los problemas no terminarían allí, ya que el canal

---

22 Cristián Garay, "Ramón Cañas Montalva (1896-1977). Consejero geopolítico de las administraciones radicales en Chile, 1938-1952" *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad* Vol. 14 n° 2 (2020), pp. 83-106.

del Beagle se alzó nuevamente como eje de una disputa fronteriza que casi provocó una guerra en 1978, la que se solucionó por la Mediación Papal de Juan Pablo II. Aunque en el nuevo Tratado de Límites de 1984 se garantizó una transacción geopolítica (tierra-mar) y se respetó el Estrecho de Magallanes como vía de libre tránsito (al igual que en 1881) manteniéndolo bajo la jurisdicción chilena, los reclamos argentinos de la plataforma continental demuestran que el Estrecho de Magallanes y la zona austral-antártica siguen siendo, a pesar de cinco siglos de historia, un foco de imágenes, percepciones claves y de interés geopolítico a nivel internacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

a) Libros y Artículos

Anrique, Nicolás. *Diario de la goleta Ancud al mando del capitán de fragata don Juan Guillermos* (Santiago: Imp. Barcelona, 1901).

Berguño, Fernando. "Proyectos franceses de colonización de las islas Malvinas, el Estrecho de Magallanes y la Patagonia" *Anales Instituto de la Patagonia* Vol. 30 (2002), pp. 17-30.

Cañas, Ramón. *Geopolítica Oceánica y Austral* (Santiago: Academia de Guerra del Ejército de Chile, 2008).

Cisneros, Andrés y Carlos Escudé. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina* (Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1998).

Garay, Cristián. "Ramón Cañas Montalva (1896-1977). Consejero geopolítico de las administraciones radicales en Chile, 1938-1952" *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad* Vol. 14 n° 2 (2020), pp. 83-106.

Herrero de Castro, Rubén. *La realidad inventada. Percepciones y procesos de toma de decisiones en Política Exterior* (Madrid: Plaza y Valdés, 2006).

Instituto Hidrográfico de la Marina de Chile. *Relación del viaje al Estrecho de Magallanes, escrita por Juan Ladrillero* (Santiago: Imp. Nacional, 1880).

Mahan, Alfred. "Análisis de los elementos del poder naval" *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder* Vol. 4 n° 2 (2013), pp. 305-334.

Manzano, Karen. "Chile-Argentina. Discursos fundacionales en la zona austral: el caso de la Patagonia" *Revista de Estudios Hemisféricos y Polares* Vol. 7 n° 3 (2016), pp. 21-33.

Martinic, Mateo. *Historia del Estrecho de Magallanes* (Santiago: Ed. Andrés Bello, 1977).

Onetto, Mauricio. *Historia de un paisaje mundo. El estrecho de Magallanes en el siglo de su descubrimiento* (Santiago: Ograma Editores, 2018).

Pigaffeta, Antonio. *Primer viaje alrededor del mundo* (Sevilla: Fundación Civiliter, 2012).

Ranson, John. "Condición jurídica del estrecho de Magallanes" *Revista Chilena de Derecho* Vol. 38 n° 3 (2011), pp. 457-484.

Rigone, Romina. "Las narrativas del plan de fortificación del estrecho de Magallanes a fines del siglo XVI" *Vestigios* Vol. 10 n° 2 (2018), pp. 1-21.

Zuleta, Joaquín. "La fortificación del estrecho de Magallanes: un proyecto al servicio de la imagen de la monarquía" *Revista Complutense de Historia de América* Vol. 39 (2013), pp. 153-176.

b) Linkografía

Universidad de Chile. *Fuentes para el Estudio de la Historia de Chile.* Tratado de Límites de 1881. En: http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15651%2526ISID%253D563%2526PRT%253D15646%2526JNID%253D12,00.html

Universidad de Chile. *Fuentes para el Estudio de la Historia de Chile.* Tratado de Paz y Amistad de 1984. En: http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15765%2526ISID%253D563%2526PRT%253D15646%2526JNID%253D12,00.html

EL ESTRECHO DE MAGALLANES: IMÁGENES, IMPLICANCIAS Y PERSPECTIVAS DURANTE LA CRISIS DEL CANAL BEAGLE

Nelson Llanos Sierra

> *Chile viejo y nuevo se extienden en el Pacífico desde la bahía de Mejillones hasta Nueva Shetland del Sur, en latitud 65º Sur, y en el Atlántico desde la península de San José en latitud 42º hasta Nueva Shetland del Sur… Una simple mirada al mapa de Sudamérica basta para probar que Chile, tal como queda descrito, posee las llaves de esa vasta porción del Atlántico Sur*. Bernardo O'Higgins, 1831.

1. INTRODUCCIÓN

Desde la primera expedición europea que surcó sus aguas (1520), el estrecho de Magallanes ha sido de gran importancia en la geopolítica mundial, así como también en las relaciones vecinales del extremo sur americano. Su función como vía de navegación entre los océanos Atlántico y Pacífico lo ha convertido en objeto de históricas apetencias internacionales y controversias diplomáticas de diversidad complejidad. Grandes potencias, y otras naciones menos gravitantes, han entendido que el control de este canal austral involucra no sólo el dominio de parte importante de la navegación mundial, sino que también favorece la proyección hacia el mar de Drake y el continente antártico.

A través del tiempo, y particularmente durante el desarrollo de diversas crisis internacionales -territoriales,

ideológicas, o energéticas- el estrecho de Magallanes ha profundizado su condición como objeto de disputa. Tal fue lo ocurrido durante las décadas de 1970 y 1980, periodo en el que se desarrolló el momento más álgido de la crisis del canal Beagle, así como su eventual resolución. Aun cuando dicha disputa es recordada como un conflicto chileno-argentino por la posesión de algunas islas australes y su proyección marítima, poco se ha ahondado en su conexión con el estrecho de Magallanes. Por entonces, la controversia sudamericana se agravaba por el contexto global de guerra fría; por la disputa en torno a las islas Malvinas; y -particularmente- por las crisis mundiales del petróleo ocurridas en 1973 y 1979.

De acuerdo con lo anterior, este trabajo analiza cómo y por qué el estrecho de Magallanes se transformó en un punto adicional de la controversia entre Chile y Argentina durante el desarrollo de la crisis del canal Beagle, identificando el valor que se le atribuyó, y ahondando en las implicancias que el Tratado de Paz de 1984 generó para Chile en relación con el Estrecho. Las fuentes utilizadas corresponden a bibliografía especializada de Chile y Argentina, prensa nacional y extranjera, y documentación oficial del Departamento de Estado y la Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos.

2. LA CONTROVERSIA DEL CANAL BEAGLE

Las históricas desavenencias territoriales entre Chile y Argentina no finalizaron con la firma del Tratado de Límites de 1881. Por el contrario, y particularmente después de haberse acordado el Protocolo Complementario de 1892, surgieron nuevas disputas limítrofes en el extremo sur. De especial relevancia y complejidad sería la controversia por la soberanía de Picton, Nueva y Lennox, tres pequeñas islas situadas en la entrada oriental del canal Beagle. Aunque el Tratado de 1881 establecía que los territorios al sur del mencionado canal -y hasta el Cabo de Hornos- pertenecían a Chile, el gobierno trasandino elaboró una interpretación distinta, tanto sobre el curso de aquel canal, sobre dónde debía encontrarse el límite austral entre ambos países.

El gobierno, la diplomacia, el mundo académico, y las fuerzas armadas

argentinas se empeñaron en conseguir que dicho límite se fijara en el cabo de Hornos, intentando alcanzar así una antigua aspiración trasandina y validando el denominado "principio bioceánico". Esta idea rectora del comportamiento argentino en el extremo sur buscaba impedir la soberanía de Chile en el océano Atlántico, cuestión a la que este país tenía pleno derecho en consideración a sus antecedentes históricos, a la geografía de la región, y a las normas internacionales vigentes. Con la idea de "Chile en el Pacífico y Argentina en el Atlántico" Buenos Aires pretendía establecer un acuerdo que consideraba de plena justicia. Nada más alejado de la realidad; Argentina no poseía derechos históricos o jurídicos para intentar algún acercamiento a las costas del océano Pacífico y, en consecuencia, un acuerdo de tales características solo lesionaría los legítimos derechos chilenos en el Atlántico.

La singular interpretación argentina del Tratado de 1881 y de su Protocolo Complementario, así como el cuestionamiento del trazado histórico del canal Beagle, y los incesantes intentos trasandinos de imponer el "principio bioceánico", generaron un áspero clima en las relaciones con Chile. En medio de esta creciente tensión, y con el afán de evitar un conflicto que pudiera derivar en un enfrentamiento armado, Santiago y Buenos Aires se comprometieron -mediante el Tratado General de Arbitraje de 1902- a someter sus controversias limítrofes al monarca británico. Aunque durante las décadas siguientes hubo diversos intentos por llevar a cabo este arbitraje, finalmente no se realizaría. Los crecientes roces entre Argentina y el Reino Unido por las islas Malvinas, hacían impracticable que la Corona actuara como árbitro en la disputa con Chile.

Sin embargo, la tensión en el extremo austral no cesó; por el contrario, las difíciles relaciones entre Chile y Argentina se resintieron aún más a raíz de la ocurrencia de nuevos incidentes, como el del islote Snipe (1958) y el de la torpedera *Quidora* (1967). Descartado el arbitraje británico, y con el afán de solucionar definitivamente la disputa del canal Beagle, los gobiernos de Buenos Aires y Santiago decidieron recurrir a un tribunal internacional. Mediante esta alternativa, la Corona británica quedaría únicamente con la responsabilidad de aprobar o rechazar el veredicto del tribunal, sin posibilidad de modificarlo. Este acuerdo, firmado por

los gobiernos de Gran Bretaña, Argentina y Chile, se estipuló mediante el Compromiso de Arbitraje de 1971.

La Sentencia Arbitral fue anunciada en mayo de 1977, confirmando la soberanía chilena sobre Picton, Nueva y Lennox, y entregando la mitad norte del canal Beagle a Argentina. Pese a que las partes estaban obligadas a aceptar el resultado del fallo, el gobierno de Jorge Rafael Videla, lo declaró "insanablemente nulo", abriendo un peligroso camino que arrastraría a Chile y Argentina al borde de la guerra.[1] Esta disputa internacional, centrada originalmente en las islas del Beagle, pronto incorporó otros puntos litigiosos en la zona austral, entre ellos, la delimitación marítima, la proyección hacia la Antártica, y sobre todo, la definición de la boca oriental del estrecho de Magallanes. Según informara la prensa internacional, Argentina había repudiado el laudo por considerarlo "una violación a sus intereses nacionales", y porque afectaba la soberanía del país en el Atlántico sur: la antesala de la Antártica y sus desconocidas riquezas.[2]

3. LAS *TRES LLAVES* INTEROCEÁNICAS Y LA VISIÓN ARGENTINA

Durante el desarrollo del periodo más álgido de la crisis del Beagle, desde mediados de los años 1970s hasta mediados de la década siguiente, la posición argentina expandió las áreas de disputa con Chile, entendiendo que la posesión de las islas australes no resultaba de gran significado si no se avanzaba en otras aspiraciones. Al respecto, Buenos Aires visualizaba el conflicto con Chile en una región que abarcaba desde el estrecho de Magallanes hasta el cabo de Hornos, e incluso más allá, alcanzando el continente helado. Argentina, y considerando el contexto global de guerra fría y las crisis energéticas que marcaron la década de 1970, aspiraba a controlar –o al menos participar en el control– de alguno

---

1 Rafael Mellafe, *Al Borde de la Guerra. Chile-Argentina, 1978* (Santiago: Legatum Editores, 2018).

2 "Hostilities Simmer at the Bottom of the World" *The Lewiston Daily Sun* de Estados Unidos (15 mayo 1979).

o todos los pasos interoceánicos australes y que estaban en manos de Chile: el estrecho de Magallanes, el canal Beagle, y el paso Drake.[3]

Esta posición fue representada por numerosos personeros trasandinos, siendo Osiris Villegas -militar y ex ministro del Interior- uno de los que consiguió mayor influencia entre la opinión pública de su país. Como destacado estudioso de la geopolítica y las controversias territoriales con Chile, Villegas enfatizaba la importancia del control sobre las tres rutas que "daban garantía cierta para la intercomunicación oceánica Atlántico-Pacífico". Esta cuestión resultaba de especial importancia si, en caso de un conflicto internacional, el canal de Panamá quedaba inutilizado.[4]

Lo anterior coincidía plenamente con un memorándum enviado desde la embajada de Estados Unidos en Buenos Aires hacia el Departamento de Estado en julio de 1975. En dicho documento se establecía que en caso de que el canal de Panamá "no pudiera operar, o en caso de una guerra prolongada", el estrecho de Magallanes podría alcanzar "la más alta importancia estratégica". El documento indicaba además que, debido a su proximidad al continente blanco, esta área representaba un "interés continuo para las mayores potencias del mundo, tanto como la misma Antártica"[5].

Continuando con su análisis sobre "el dominio de las llaves que abren y cierran las puertas del mar", Villegas señalaba que el poseer los estratégicos estrechos, islas y peñones del extremo austral americano concedía una gran ventaja, "tanto más si con ellos se controlan los estrangulamientos en las líneas de abastecimiento de petróleo, cuya

---

3 Las crisis energéticas de los años 1970s, estuvieron dadas por el embargo petrolero establecido por los países productores de crudo como rechazo a Israel y sus aliados durante la guerra del Yom Kippur en 1973, así como por el cese del flujo de crudo a Europa y Estados Unidos durante la revolución islámica de 1979.

4 Osiris Villegas, *La Propuesta Pontificia y el Espacio Nacional Comprometido* (Buenos Aires: Pleamar, 1982), p. 23.

5 Memorandum, US State Department (Washington), Central Foreign Policy Files, Group 59, "The Situation in Chile and the Prospects for US Policy" (1 julio 1975).

seguridad es imperativa en una confrontación a nivel global"[6]. En efecto, para muchos expertos de las relaciones internacionales y la geopolítica, las distintas controversias limítrofes en el extremo austral americano, el Atlántico sur y la Antártica, estaban determinadas, en buena medida, por la potencial riqueza mineral de la zona. La misma percepción era compartida por la Agencia Central de Inteligencia de Estados Unidos (CIA) que, junto con destacar la importancia del Estrecho como vía interoceánica, enfatizaba el valor económico de aquella zona. Esto estaría dado por la actividad ovina, los recursos marinos y la existencia de significativas reservas de hidrocarburos.[7] Lo anterior cobraba inusitada importancia ante la escasez de petróleo mundial generada por las crisis del Medio Oriente.

Como era de esperarse, la probable riqueza de recursos naturales en la región austral no sólo alimentaba las apetencias argentinas, sino que también captaba la atención de las grandes potencias, entre ellas, Estados Unidos. Repetidas veces, durante el periodo de estudio, la prensa norteamericana y las distintas agencias del gobierno, informaron sobre las posibilidades económicas existentes a partir de los recursos del extremo sur americano, especialmente los hidrocarburos. La zona disputada por Chile y Argentina, señalaba el *Star News* en enero de 1979, "involucra ricos recursos pesqueros y posibles reservas de petróleo", así como también reclamaciones en la Antártica, orgullo nacional, y la amenaza de un conflicto mayor en Sudamérica. Se especulaba que la producción de petróleo en la zona podría llegar a ser comparable con la del Mar del Norte.[8]

Por tales razones, la nación trasandina debía asegurar su dominio sobre las islas Nueva, Evout, Barnevelt, Deceit y Hornos (todas bajo soberanía chilena), pues se ubicarían en aguas atlánticas, y, por lo tanto, debían ser

---

6 Villegas (1982), p. 23.

7 Central Intelligence Agency. National Intelligence Daily, CIA-RDP 79-T00975A030900010120-5, CIA Record Search Tool (CREST), Cable (13 diciembre 1978).

8 "Tiny Islands may spark War" *Star News* de Estados Unidos (2 enero 1979).

consideradas como argentinas. Estas islas, junto con Tierra del Fuego, las Malvinas y el Banco Namuncurá o Burdwood enmarcaban "una zona rica en hidrocarburos, con algunos yacimientos ya en explotación", como los ubicados en Isla Grande y el estrecho de Magallanes.[9] Cabe señalar que la ofensiva argentina sobre los pasos interoceánicos en manos de Chile se revitalizó después que el gobierno de Santiago emitiera el Decreto Supremo Nº 416 del 14 de julio de 1977. Esta resolución, y en consideración al favorable laudo del Beagle, fijaba las líneas de base rectas en la zona austral, las que determinaban las aguas interiores chilenas en el extremo sur.[10]

El gobierno de Jorge Rafael Videla consideró que el decreto chileno declaraba como "aguas interiores" a zonas de mar sujetas a soberanía argentina, y "a otros espacios marítimos que comunican dos zonas de alta mar con aguas territoriales argentinas". Ante la protesta trasandina, la cancillería chilena respondió con una carta en la que se afirmaba que el mencionado Decreto "no contiene errores de hecho o de derecho que invaliden el trazado de las líneas de base recta que él consagra", y que Chile había trazado esas líneas "en ejercicio de su facultad soberana y conforme a reglas que forman parte del Derecho de Gentes". El canciller Patricio Carvajal Prado, asimismo, reiteró que Chile no podía aceptar "pretensión alguna tendiente a alterar la condición jurídica del estrecho de Magallanes", recordando que esa vía estaba "abierta a la navegación por banderas de todas las naciones"[11].

El pensamiento de Villegas y otros personeros argentinos fue reproducido numerosas veces en la prensa chilena. Así, por ejemplo, *El Mercurio* (Santiago) informaba en febrero de 1980, que el almirante Isaac Rojas –vicepresidente argentino *de facto* en los años 1950s– había declarado que su país, además de las islas ya mencionadas por Villegas, tenía derecho

---

9 Villegas (1982), p. 23.

10 Embajador (Santiago) a US State Department (Washington), Central Foreign Policy Files, Group 59, Electronic Telegrams (18 julio 1977).

11 "Antecedentes sobre Acciones Argentinas" *El Mercurio* de Santiago (2 noviembre 1978).

también a una división oceánica en el meridiano del cabo de Hornos; a libertad de navegación por los canales fueguinos, y a desempeñar un rol de país co-rribereño del estrecho de Magallanes. Para *El Mercurio*, así como para gran parte de la opinión pública chilena, estas pretensiones resultaban "absurdas e injustificadas", por involucrar espacios terrestres y marítimos bajo plena soberanía de Chile.[12]

De tal modo, y mientras continuaba el desarrollo de la controversia del Beagle, Argentina batallaba en un segundo flaco –el estrecho de Magallanes– con el objeto de acabar con el dominio que Chile ejercía sobre las tres rutas interoceánicas; Buenos Aires no aceptaba quedar únicamente en posesión de la "lengua de agua" que permitía el acceso a Ushuaia. Como afirmara un telegrama emitido por la embajada norteamericana en Argentina, en diciembre de 1977, el país trasandino tenía su mirada en los "estratégicos pasos de Drake y el estrecho de Magallanes"[13]. Se temía también perder la continuidad de Argentina con la Antártica y no participar de la riqueza de aquellos amplios espacios marítimos: "una máquina generadora de recursos renovables y no renovables, especialmente de minerales metalíferos"[14].

Osiris Villegas veía un grave peligro para los intereses argentinos en la política chilena de abrir la explotación de hidrocarburos a empresas multinacionales y consorcios norteamericanos. Esta iniciativa, de acuerdo con la posición del ex-ministro, buscaba la intervención de Estados Unidos para conseguir la estabilidad de la región, en desmedro de Argentina. Según Villegas, hacia ese punto estaban dirigidos los esfuerzos del embajador norteamericano en Buenos Aires, así como también la gestión del Cardenal Antonio Samoré, "y su posterior preocupación por el curso de la mediación a través de visitantes especiales"[15].

---

12 "Pretensiones Argentinas" *El Mercurio* de Santiago (27 febrero 1980).

13 Embajador (Buenos Aires) a US State Department (Washington), Central Foreign Policy Files, Group 59, Electronic Telegrams (13 diciembre 1977).

14 Villegas (1982), p. 24.

15 Villegas (1982), p. 24.

Coincidiendo en buena parte con Villegas, el general argentino Juan Enrique Guglialmelli, experto en geopolítica y estrategia, y quien acusaba un supuesto expansionismo chileno, advertía que la Patagonia y Tierra del Fuego constituían el flanco más vulnerable de la soberanía argentina.[16] De acuerdo con la visión de Sergio Paravic, el general argentino creía que Chile pretendía reivindicar como propios algunos sectores continentales, canales e islas argentinas en toda aquella zona. Junto con identificar controversias en el trazado de límites a lo largo de la frontera chileno-argentina, Guglialmelli concentraba su atención en los problemas que podrían surgir "por la navegación en el estrecho de Magallanes y en la boca oriental del mismo", además de "la superposición de soberanías antárticas, y también la soberanía marítima sobre el mar, lecho y subsuelo de la zona submarina austral"[17].

Como señala Paravic, desde las teorías elaboradas por Eduardo L. Bidau y Segundo Storni durante la primera mitad del siglo XX, hasta los aportes de Enrique Guglialmelli, parecía que Buenos Aires, a través de sucesivas acciones se había encaminado "a crear ficticiamente un estrecho de Magallanes argentino"[18]. Aunque esta aspiración contravenía lo establecido en el Tratado de 1881 y carecía de todo argumento histórico y jurídico, se transformó en un objetivo permanente de la política austral trasandina, y cobró especial relevancia durante la etapa de resolución del conflicto del Beagle. Parecía claro que, además del Beagle, Argentina tenía su mirada "en los estratégicos pasos de Drake y el estrecho de Magallanes", tal como quedó consignado en una comunicación entre la embajada norteamericana en Buenos Aires y el Departamento de Estado en diciembre de 1977.[19]

---

16 Juan Guglialmelli, *El Conflicto del Beagle* (Buenos Aires: El Cid Editor, 1980), p. 154.

17 Sergio Paravic, *La Boca Oriental del Estrecho de Magallanes* (Santiago: Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, Universidad de Santiago, 1986), pp. 62-63.

18 Paravic (1986), p. 64.

19 Embajador (Buenos Aires) a US State Department (Washington), Central Foreign Policy Files, Group 59, Electronic Telegrams (13 diciembre 1977).

Otra teoría argentina, y que resultaba "perturbadora" para Chile, en palabras del académico y diplomático Rodrigo Díaz Albónico, surgió a mediados del siglo pasado, cuando el país trasandino comenzó a sostener que los canales Aba, Bárbara, Magdalena y Cockburn formaban un delta en la boca occidental del estrecho de Magallanes. De aceptarse tal interpretación, las aguas de dichos canales debían declararse neutrales, como las del propio Estrecho.[20] Tal como había ocurrido durante la cuestión del Beagle, los círculos de poder argentinos pretendían cuestionar la realidad geográfica, histórica y jurídica de la región austral, para así limitar los derechos chilenos en la zona y mejorar su propia situación allí.

4. CHILE Y EL ATLÁNTICO

De acuerdo con la geografía de la región austral, y en consideración a la normativa internacional vigente, Chile –como poseedor de la totalidad del estrecho de Magallanes– tenía pleno derecho al ejercicio de su soberanía no sólo sobre los tres pasos interoceánicos ambicionados por Buenos Aires, sino también sobre la plataforma continental atlántica adyacente a la boca oriental del estrecho. Como afirmara el contraalmirante Francisco Ghisolfo en 1982, no era un extravío decir que "Chile es un país atlántico", pues tal condición, además de razones históricas y geográficas, se sustentaba en que el país "posee las llaves para el control de las comunicaciones marítimas entre los océanos Pacífico y Atlántico"[21]. De acuerdo con Ghisolfo, la condición atlántica de Chile fue mantenida por el Tratado de 1881 mediante los artículos II y III, que le otorgaron total soberanía sobre ambas riberas del estrecho de Magallanes.

Sin embargo, durante esos mismos años, y mientras en Chile se multiplicaban las voces que defendían la condición atlántica del país, en Argentina volvían a cobrar fuerza algunas de las teorías elaboradas

---

20 Rodrigo Díaz, *El Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina* (Santiago: Ed. Universitaria, 1987), p. 107.

21 Adolfo Paúl, *La Frontera Marítima Austral. Una Visión Sociológica de Nuestras Conflictivas Relaciones con Argentina* (Santiago: Ed El Roble, 2019), p. 712.

originalmente por el almirante Segundo Storni. Como consigna Díaz Albónico, el dominio argentino sobre el tramo cabo Dungeness-cabo Vírgenes, había llevado a Storni a sostener que este espacio debía considerarse como "litoral del Estrecho", ideando así la "tesis del condominio argentino-chileno del gran canal". Esta perspectiva fue ganando apoyo durante el transcurso de las décadas hasta ser parte de la posición oficial de la cancillería trasandina.[22]

Y es que durante la década de 1970 se sumaron, a las diversas controversias en la zona del Beagle y el cabo de Hornos, nuevos conflictos entre Chile y Argentina, fundamentalmente en la boca oriental del estrecho de Magallanes. Ejemplo de lo anterior fue el denominado incidente del buque-tanque neerlandés *Metula*, ocurrido en agosto de 1974. El accidente de esta nave, en la primera angostura del Estrecho, significó el derrame de más de 50 mil toneladas de petróleo. Como respuesta ante esta situación, la Armada chilena dispuso algunas regulaciones para la navegación en la zona. Sorpresivamente, la Casa Rosada presentó reclamos al gobierno chileno por supuestas "violaciones a su jurisdicción en el Estrecho". La posición trasandina, según afirma Díaz Albónico, se sostenía en su pretendida condición de co-dueña y corribereña del Estrecho, y cogarante de las disposiciones del Tratado de 1881 sobre la libertad de navegación y neutralidad en el área.[23]

También en 1974, se generaron nuevas asperezas entre Santiago y Buenos Aires debido a un proyecto argentino para construir un gasoducto submarino en la boca oriental del estrecho de Magallanes, al este de la línea Dungeness-Espíritu Santo.[24] Al tratarse de un proyecto que involucraba territorio bajo su soberanía, el gobierno de Chile envió una nota diplomática a Argentina haciendo valer sus derechos en la zona. Tiempo después, al inaugurarse el mencionado gasoducto (1978), el canciller Hernán Cubillos informó al embajador argentino, Hugo Mario

---

22 Rodrigo Díaz Albónico, *El Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina* (Santiago: Editorial Universitaria, 1987), p. 107.

23 Díaz (1987), p. 107.

24 Paravic (1986), p. 67.

Miatello, que Chile reservaba todos sus derechos en la región del acceso oriental al estrecho de Magallanes. Según consigna *El Mercurio*, estos derechos podían relacionarse con la soberanía propiamente tal, "o con derechos soberanos y exclusivos respecto de la exploración y explotación de los recursos naturales existentes en los espacios marítimos y zonas submarinas"[25].

En diciembre de aquel año, cuando el conflicto del Beagle alcanzaba su punto más álgido, y Chile y Argentina se encontraban a punto de iniciar las hostilidades, un reporte de la CIA informaba que una flotilla chilena se posicionaba en el estrecho de Magallanes. Ésta consistía en "un crucero, un petrolero, y cinco o seis destructores", además de un crucero adicional en camino.[26] Este despliegue de fuerzas se sumaba a otras unidades posicionadas en el canal Beagle y el paso Drake. Como parecía claro desde hacía décadas, la controversia chileno-argentina en la zona austral involucraba muchos más factores que las islas del canal Beagle.

Por entonces, y como afirmara Rodrigo Díaz Albónico, la cuestión de la boca oriental del estrecho de Magallanes se proyectaba como el nuevo punto conflictivo entre Chile y Argentina, "una vez que lograra superarse la disputa del Beagle"[27]. Por tal razón, mientras se negociaba el acuerdo que pondría fin a la señalada disputa, los gobiernos de ambas partes habían decidido incluir la cuestión del Estrecho en las discusiones bipartitas, quedando plasmado, por ejemplo, en el Acta de Puerto Montt de 1978. Como informara *La Razón* (Buenos Aires), uno de los cinco puntos del mencionado documento abordaba las "cuestiones relacionadas con el estrecho de Magallanes que indiquen las partes, considerando los Tratados y reglas de derecho internacional pertinentes.[28]

---

25 "Antecedentes sobre Acciones Argentinas" *El Mercurio* de Santiago (2 noviembre 1978).

26 Central Intelligence Agency. National Intelligence Daily, CIA-RDP 79-T00975A03900010128-7, CIA Record Search Tool (CREST), Cable (18 diciembre 1978).

27 Díaz (1987), p. 108.

28 "Comienza Ahora una Nueva Etapa en la que no se Descarta Nueva Entrevista

Superada la crisis pre-bélica de la Navidad de 1978, y ya en pleno desarrollo de la mediación vaticana, ocurrió un nuevo incidente entre Chile y Argentina, esta vez en aguas atlánticas frente a la boca oriental del Estrecho. En aquel momento, la plataforma petrolera *Interocean II* realizaba perforaciones iniciales de un pozo exploratorio de hidrocarburos, de acuerdo con un contrato con el gobierno argentino.[29] Como señala Sergio Paravic, al considerar que esta estructura se encontraba en aguas territoriales chilenas, y que dificultaba además el libre acceso al Estrecho, la Armada de Chile envió a la lancha misilera *Casma* "para notificar al capitán de la plataforma de esta situación"[30]. Según informara la revista *Ercilla*, la petición chilena de retirar esta estructura fue considerada como una "provocación" por la prensa argentina.[31]

Para entonces, ya parecía claro que la controversia por la boca oriental del estrecho de Magallanes se había constituido en un punto de disputa por sí mismo, y que -aunque seguía asociado a la cuestión del Beagle- presentaba características y complejidades particulares. Pese a lo anterior, la solución de la controversia chileno-argentina en el Estrecho vendría de la mano del Tratado de Paz y Amistad de 1984, que puso fin a la crisis en torno a las islas Picton, Nueva y Lennox.

5. EL TRATADO DE 1984 Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES

Tal como había quedado plasmado en el Acta de Puerto Montt, el Tratado de Paz y Amistad chileno-argentino de 1984 incluyó "menciones directas e indirectas" a la controversia por la boca oriental del estrecho de Magallanes. El acuerdo internacional, estableció que la soberanía de Chile y Argentina se extendería al occidente y oriente -respectivamente- de una línea recta que unía el hito ex baliza punta Dungeness y el hito I cabo del Espíritu Santo. También se mantenía la neutralidad del Estrecho,

---

de Videla y Pinochet" *La Razón* de Buenos Aires (2 noviembre 1978).

29 Díaz (1987), p. 108.

30 Paravic (1986), p. 68.

31 "Nerviosismo ante Dolores de Parto" *Ercilla* de Santiago (1 octubre 1980).

y su libre navegación para todas las naciones, puntos ya establecidos en 1881. De tal manera, como informara *Ercilla*, se consolidaban así los límites de la boca oriental del estrecho de Magallanes, confirmando la soberanía total de Chile. Lo más relevante sobre este punto, es que se especificaba que el mencionado canal no comenzaba en el cabo Vírgenes, como sostenía Argentina, "sino que desde Punta Dungeness hasta el cabo del Espíritu Santo".[32]

Dentro de los puntos novedosos del Tratado, Argentina se comprometía a mantener el derecho de navegación "en forma expedita y sin obstáculo a través de sus aguas jurisdiccionales hacia y desde el estrecho de Magallanes". Según destaca Díaz Albónico, mediante este artículo se establecía "una servidumbre de paso perpetua e *imperturbada* por parte de Argentina y en favor de terceros", descartándose todas las teorías e iniciativas trasandinas tendientes a establecer un condominio binacional en la boca oriental del Estrecho.[33]

La obligación adquirida por Argentina, que no hacía más que reconocer la histórica soberanía chilena en toda la extensión del estrecho de Magallanes, se consiguió –no obstante– a cambio de la renuncia chilena a su legítima proyección en aguas atlánticas, más allá del límite establecido en el propio Tratado (línea Dungeness-Espíritu Santo). Días Albónico, reconociendo la legitimidad de la proyección atlántica chilena, sostenía que, en consideración a las prolongadas y complejas negociaciones por la cuestión del Beagle, no había quedado más opción que proceder a una "transacción" o "sacrificio" en lo referido a la boca oriental del Estrecho. Según sus palabras "bien valía el sacrificio de nuestra aspiración, a cambio de un valor representativo de dominio y tranquilidad en su ejercicio, de más significación para Chile"[34].

Desde una perspectiva similar, aunque más pragmática, el ex-canciller -y por entonces ministro de defensa chileno Patricio Carvajal- calificó

---

32 "Los Términos del Tratado" *Ercilla* de Santiago (17 abril 1985).

33 Díaz (1987), p. 110.

34 Díaz (1987), p. 113.

la nueva delimitación en la boca oriental del estrecho de Magallanes como "muy necesaria" y "oportuna". Carvajal consideraba que, dado el significativo aumento de los trabajos petrolíferos en la zona, parecía evidente que se producirían problemas de concesiones para la extracción de hidrocarburos. Al respecto, y en declaraciones a *El Mercurio de Valparaíso*, Carvajal declaró: "ahora tenemos una línea clara que evitará conflictos por la explotación de las riquezas en la desembocadura del Estrecho. Hay que alegrarse de que ahí también se obtuvo una solución"[35].

Desde la vereda opuesta de las apreciaciones sobre el Tratado de Paz y Amistad, el diplomático Raúl Bazán Dávila afirmaba que, mediante este acuerdo, Chile había renunciado a sus derechos soberanos en la boca oriental del estrecho de Magallanes, confirmando plenamente los temores que él había manifestado durante la negociación.[36] De manera similar, Francisco Ghisolfo sostenía, en noviembre de 1984, que la solución dada a esta controversia, "no satisface a Chile", pues -en una acción de buena voluntad- "se otorga categoría de Mar Territorial argentino a una zona donde no existe proyección territorial de ellos, y se fija livianamente el límite, cerrando la boca oriental del Estrecho, yendo más allá de las aspiraciones de la contraparte"[37].

6. PARA CONCLUIR

Aunque Argentina había elaborado diversas teorías y acciones tendientes a extender su influencia sobre parte del estrecho de Magallanes, a lo largo del siglo XX este objetivo permaneció como secundario frente a otras disputas con Chile, principalmente en lo referido a la cuestión del canal Beagle. El interés argentino por mejorar su posición en la boca oriental del Estrecho se reactivó notoriamente a partir del desfavorable

---

35 "Chile Conserva lo que Tenía Bajo su Soberanía" *El Mercurio* de Santiago (23 octubre 1984).

36 "Mediación: ¿Pierde Chile?" *El Mercurio* de Valparaíso (28 octubre 1984).

37 "Tratado de Paz y Amistad con Argentina" *El Mercurio* de Valparaíso (10 noviembre 1984).

laudo de 1977 y de la emisión del Decreto Supremo Nº416, y parece haber constituido una alternativa de acción, con cierta probabilidad de éxito, ante el incierto resultado de su estrategia en el Beagle.

Como era evidente, los antecedentes históricos, la realidad geográfica, y la normativa internacional de la época -reforzada por el recientemente consagrado Derecho del Mar- legitimaban la posición de Chile en la boca oriental del estrecho de Magallanes y su proyección atlántica. No obstante, el país estuvo dispuesto a renunciar a buena parte de esos derechos con la finalidad de solucionar definitivamente su disputa con Argentina. La actitud chilena no puede sino entenderse en un contexto histórico marcado por la controversia del Beagle, conflicto sostenido durante prácticamente un siglo, y que había dado lugar a un nivel de hostilidad que llegó a amenazar con un enfrentamiento bélico de insospechadas consecuencias.[38]

Considerando lo anterior, la renuncia a la proyección atlántica en la boca oriental del estrecho de Magallanes constituye parte del precio que Chile pagó, no sólo para solucionar aquella disputa, sino que también fue una de las monedas de cambio para poner fin a la cuestión del Beagle. El resto de lo pagado por Chile estuvo dado por su renuncia a una importante extensión de mar territorial en la zona del cabo de Hornos y las islas Diego Ramírez, afectando además su proyección a la Antártica. Todo lo anterior, quedó consagrado a perpetuidad en el Tratado de Paz y Amistad de 1984.

Aún entendiendo la extrema complejidad de las relaciones chileno-argentinas de la época, resulta inquietante comprobar la rapidez con que Chile decidió renunciar a sus legítimos derechos en la boca oriental del estrecho de Magallanes. A diferencia de la larga y extenuante lucha que se dio por salvaguardar el patrimonio nacional en el canal Beagle, en el Estrecho se optó por un camino muy diferente.[39] Justamente, puede

---

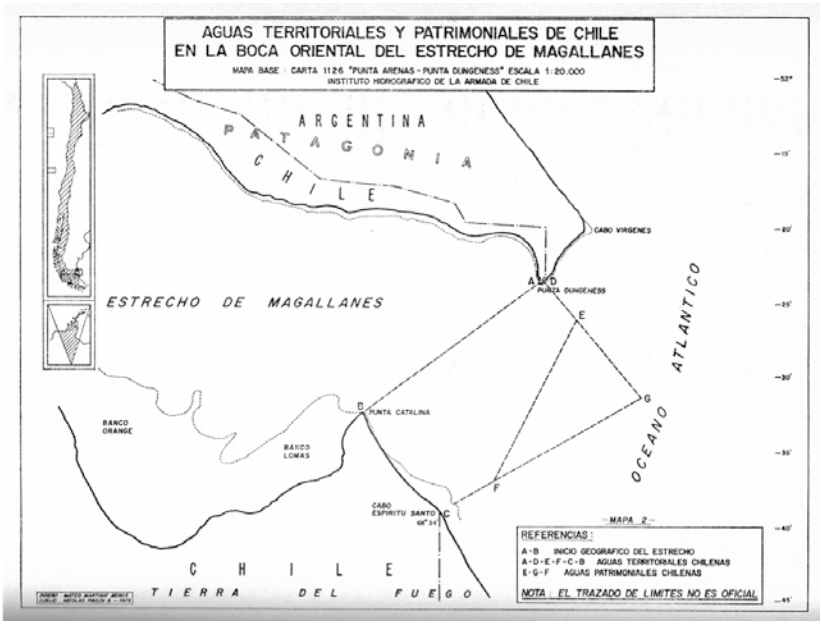
38 "Argentina, Chile: Cool Conflict Over Territory" *The Washington Post* de Estados Unidos (3 noviembre 1978).

39 Ya en diciembre de 1977, el embajador de Estados Unidos en Chile, Walter Landau informaba a Washington que Chile no estaba dispuesto a negociar las islas

haber sido aquella prolongada batalla diplomática, y que muchas veces amenazó con un desenlace bélico, lo que llevó a las autoridades del país a decidirse por una solución más rápida, aunque tremendamente lesiva para los intereses nacionales. No existía el interés ni la energía necesaria para una nueva y prolongada contienda diplomática con Argentina, y más aún, parece evidente que tampoco existía el ánimo ni la convicción de ser un país atlántico.

IMAGEN 1

AGUAS TERRITORIALES Y PATRIMONIALES DE CHILE EN LA BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES.



Fuente: Mateo Martinic. *Historia del Estrecho de Magallanes* (Santiago: Ed. Andrés Bello, 1977), p. 236.

---

del Beagle, pero sí se mostraba abierto a discutir sobre la jurisdicción marítima en la zona austral y sobre el problema pendiente del estrecho de Magallanes. Embajador (Santiago) a US State Department (Washington), Central Foreign Policy Files, Group 59, Electronic Telegrams (10 diciembre 1977).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

a) Libros

Bravo, Luis. *Análisis Crítico de la Tesis del Principio Bioceánico* (Santiago: Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, Universidad de Santiago, 1983).

Bravo, Germán. *1978: El Año Más Dramático del Siglo. Chile Frente a la Amenaza Argentina* (Viña del Mar: Ediciones Altazor, 2015).

Días, Rodrigo. *El Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina* (Santiago: Ed. Universitaria, 1987).

Guglialmelli, Juan. *El Conflicto del Beagle* (Buenos Aires: El Cid Editor, 1980).

León, Consuelo y Nelson Llanos. *La Controversia del Canal Beagle. Perspectivas Periodísticas y Documentos Oficiales, 1977-1985* (Valparaíso: LW Editorial, 2018).

Martinic, Mateo. *Historia del Estrecho de Magallanes* (Santiago: Ed. Andrés Bello, 1977).

Mellafe, Rafael. *Al Borde de la Guerra. Chile-Argentina, 1978* (Santiago: Legatum Editores, 2018).

Paravic, Sergio. *La Boca Oriental del Estrecho de Magallanes* (Santiago: Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, Universidad de Santiago, 1986).

Paúl, Adolfo. *La Frontera Marítima Austral. Una Visión Sociológica de Nuestras Conflictivas Relaciones con Argentina* (Santiago: Ed. El Roble, 2019).

Villegas, Osiris. *La Propuesta Pontificia y el Espacio Nacional Comprometido* (Buenos Aires: Pleamar, 1982).

b) Prensa

"Antecedentes sobre Acciones Argentinas" *El Mercurio* de Santiago (2 noviembre 1978).

"Argentina, Chile: Cool Conflict Over Territory" *The Washington Post* de Estados Unidos (3 noviembre 1978).

"Comienza Ahora una Nueva Etapa en la que no se Descarta Nueva Entrevista de Videla y Pinochet" *La Razón* de Buenos Aires (2 noviembre 1978).

"Tiny Islands may spark War" *Star News* de Estados Unidos (2 enero 1979).

"Hostilities Simmer at the Bottom of the World" *The Lewiston Daily Sun* de Estados Unidos (15 mayo 1979).

"Pretensiones Argentinas" *El Mercurio* de Santiago (27 febrero 1980).

"Nerviosismo ante Dolores de Parto" *Ercilla* de Santiago (1 octubre 1980).

"Chile Conserva lo que Tenía Bajo su Soberanía" *El Mercurio* de Santiago (23 octubre 1984).

"Mediación: ¿Pierde Chile?" *El Mercurio* de Valparaíso (28 octubre 1984).

"Tratado de Paz y Amistad con Argentina" *El Mercurio* de Valparaíso (10 noviembre 1984).

"Los Términos del Tratado" *Ercilla* de Santiago (17 abril 1985).

c) Documentos

Memorandum, US State Department (Washington), Central Foreign Policy Files, Group 59, "The Situation in Chile and the Prospects for US Policy", 1 julio 1975.

Embajador (Santiago) a US State Department (Washington), Central Foreign Policy Files, Group 59, Electronic Telegrams, 18 julio 1977.

Embajador (Santiago) a US State Department (Washington), Central Foreign Policy Files, Group 59, Electronic Telegrams, 10 diciembre 1977.

Embajador (Buenos Aires) a US State Department (Washington), Central Foreign Policy Files, Group 59, Electronic Telegrams, 13 diciembre 1977.

Central Intelligence Agency. National Intelligence Daily, CIA-RDP 79-T00975A030900010120-5, CIA Record Search Tool (CREST), Cable, 13 diciembre 1978.

Central Intelligence Agency. National Intelligence Daily, CIA-RDP 79-T00975A03900010128-7, CIA Record Search Tool (CREST), Cable, 18 diciembre 1978.

PERCEPCIONES DE LA DIPLOMACIA PARLAMENTARIA DE CHILE RESPECTO DE LA GOBERNANZA ANTÁRTICA Y SUBANTÁRTICA DESDE UN ENFOQUE POLEMOLÓGICO

Mauricio Burgos Quezada

1. INTRODUCCIÓN

Las relaciones internacionales y la diplomacia parlamentaria o congresista desde un punto de vista polemológico son parte de un proceso que involucra a diversos actores, generando múltiples fórmulas de interdependencia.

Permitiendo el diálogo, el entendimiento y el desarrollo de una agenda de cooperación en el sistema internacional, en el marco de políticas exteriores que, de una u otra manera, han plasmado los nuevos desafíos de la diplomacia. Donde las medidas de confianza y cooperación, entendidas de manera amplia[1], vale decir, desde una mirada política, cultural, de defensa y seguridad, conforman un camino para mejorar las relaciones entre países.

Por lo mismo, se debe avanzar en un análisis desde una mirada polemológica para comprender el desarrollo

---

[1] Entrevista a José Miguel Insulza, Senador PS, Ex Canciller y Ex secretario general de la OEA. (2018).

de una diplomacia congresista que se profundiza entre el conflicto y la cooperación.

Teniendo en consideración el planteamiento del doctor Ángel Pablo Tello[2], al afirmar que ni los seres humanos son naturalmente buenos como en cierta forma lo señalan los idealistas, ni naturalmente malos, tal como lo conciben desde la teoría realista.

Y que, en el caso de Chile en su relación con los países reclamantes en la Antártica, constituye un desafío que ha sido explorado en diversos niveles y con resultados en cooperación, y que poseen un denominador común, el respeto del derecho internacional y la diplomacia parlamentaria como un actor que forjó canales de diálogo. Un actor que se ha transformado en un verdadero catalizador.

Entendiendo la diplomacia parlamentaria o congresista como un instrumento novedoso y útil al servicio de los parlamentos y de los pueblos para fomentar las relaciones de amistad y de cooperación[3].

Concepto que se ve potenciado en la teorización llevada a cabo por el profesor Alberto van Klaveren[4] al plantear la necesidad de pasar desde un enfoque realista, a un paradigma donde se tome en cuenta el sistema político, la estrategia de desarrollo y los factores culturales e históricos, así como el espectro completo de actores estatales y no estatales.

Espacio que permite considerar la participación de la diplomacia parlamentaria chilena en la formación de política exterior y en nuevas formas de relación con los países limítrofes, adquiriendo un papel relevante cuando se trata la agenda de cooperación.

---

2 Ángel Tello, *Teoría de las Relaciones Internacionales desde un punto de vista Político-Polemológico* (Argentina: Universidad Nacional de la Plata, Tesis Doctoral, 2010).

3 J. Hevia, "Una experiencia de tres años" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 59-68.

4 Alberto Van Klaveren, "Entendiendo las Políticas Exteriores Latinoamericanas: Un modelo para armar" *Revista de Estudios Internacionales* Vol. 25 n° 98 (1992), pp. 169-216.

Acción que se materializa sin desconocer el preponderante papel del presidencialismo en la conducción de las relaciones exteriores del país. Y teniendo en consideración las dificultades que implican la implementación de una agenda con países limítrofes y con los países reclamantes de soberanía en el continente antártico.

De esta manera, la diplomacia parlamentaria se encuentra con dos retos fundamentales, relacionados entre sí, como es la rearticulación y el reordenamiento de un nuevo orden mundial y la salvaguardia de la paz, que se transforma en una preocupación principal y constante[5]. Diseño teórico del ex presidente de la Unión Interparlamentaria Mundial que cobra sentido, a través de la historia de las relaciones internacionales.

En esa línea, el presente análisis intenta ser un aporte en el estudio de las percepciones de la diplomacia congresista respecto de su rol en el desarrollo de las medidas de cooperación de Chile con sus vecinos, entendiendo su relevancia, al transformarse en un camino paralelo a la diplomacia tradicional generado nuevos espacios de conversación frente a los requerimientos de un mundo globalizado.

Un tipo de diplomacia que no se ha empleado lo suficiente y que podría establecer las bases de las soluciones de los problemas internacionales que afecten a Chile, América Latina y al sistema internacional.

La investigación ha considerado una amplia bibliografía que ha abordado la problemática de la diplomacia congresista de Chile con sus vecinos desde una perspectiva política-polemológica.

En el plano temporal, el análisis abarca un importante ciclo de las relaciones entre Chile y sus vecinos, tomando en cuenta hechos que marcaron la agenda internacional, destacando la modernización de las reclamaciones británicas, la nueva legislación argentina para la zona austral y la reestructuración del ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. Acontecimientos que claramente transcurren a través de los gobiernos de los presidentes Michelle Bachelet y Sebastián Piñera.

---

5 M. Á. Martínez, "La diplomacia parlamentaria y la construcción de la paz" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 47-57.

El objetivo de la investigación es describir y analizar el rol de la diplomacia congresista en el desarrollo de una agenda de cooperación desde la polemología, en el marco de la elaboración del Estatuto Antártico Chileno.

En cuanto a la metodología de estudio, se realizó la recopilación de material especializado en política exterior, diplomacia, seguridad e historia; y el análisis de antecedentes oficiales de las comisiones de Relaciones Exteriores, Defensa y Zonas Extremas del parlamento chileno. Además, se revisaron las sesiones de la Sala del Senado y de la Cámara de Diputados.

El artículo está dividido en tres capítulos. El primero dice relación con las definiciones y teorización respecto del papel de la diplomacia parlamentaria o congresista.

El segundo capítulo explica la agenda de cooperación desde una perspectiva polemológica y su vínculo con la diplomacia parlamentaria.

Mientras que el tercer capítulo describe las percepciones de la diplomacia parlamentaria en el desarrollo de la agenda de Antártica, particularmente, en la formación de la legislación que culminó con la Ley que establece el Estatuto Chileno Antártico.

2. LA DIPLOMACIA PARLAMENTARIA O CONGRESISTA

La diplomacia parlamentaria se ha convertido actualmente en una gran tendencia o propiedad emergente de los parlamentos, evolucionando al ritmo del fenómeno de la globalización, transformado al mundo en un sistema interdependiente e interrelacionado en los aspectos económicos, políticos, sociales y culturales, llevando dinámicas como la formación de política exterior –que son facultativas del Poder Ejecutivo– inexorablemente a un proceso de modernización y apertura.

Una nueva diplomacia, tal como lo plantea la profesora titular de derecho constitucional en la Universidad Complutense de Madrid y Letrada de las Cortes Generales desde 1981, Piedad García Escudero

Márquez, quien define el concepto de diplomacia parlamentaria, como toda actuación desarrollada por los parlamentarios en materia de política exterior y en su relación con otras cámaras extranjeras. Acción que comprende, además, la intervención y participación del parlamento y de sus órganos en la definición, control y ejecución de la política exterior del Estado, como la intensa actividad internacional de las Cámaras[6].

Diplomacia que tiene como antecedentes históricos determinantes, la caída del imperio soviético, una liberalización vigorosa de las relaciones internacionales y el término de una lógica que dividía al mundo entre amigos y enemigos, situación que permitió a cada Estado protagonizar su propia política exterior y, por consiguiente, dar un impulso a los parlamentos y congresos, que empezaron a desarrollar sus propias relaciones internacionales de forma más orgánica[7].

De esta manera, se empieza a hablar de diplomacia parlamentaria para referirse a la intervención o participación del parlamento y de sus órganos en la definición, control y ejecución de la política exterior del Estado[8].

En ese plano, resulta superado el criterio que asegura que solamente el Poder Ejecutivo realiza actividad diplomática[9], dado que los congresos desarrollan una profunda dinámica internacional, introduciendo en estas relaciones un elemento democratizador y de pluralismo político, que trasciende a los gobiernos de turno. Idea que se consolida en una frase muy elocuente de Trillo (1999), al señalar en el artículo "Parlamento y Política Exterior" que, en la doctrina alemana, el gobierno tiene la primera palabra, pero la última la tiene el parlamento en muchos casos.

---

6 Centro de Capacitación y Estudios Parlamentarios, CEP, *Diplomacia Parlamentaria*. (2011).

7 L. Violante, "Diplomacia parlamentaria en Italia" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 5-15.

8 Federico Trillo-Figueroa, "Parlamento y Política Exterior" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 17-27.

9 Claudio Troncoso, "Parlamento y Política Exterior de Chile: Un balance de veinte años (1990-2010)" *Serie de Estudios Konrad Adenauer Stiftung* n°6 (Chile, 2011).

No obstante, la diplomacia parlamentaria o congresal no sólo complementa o coadyuva la labor internacional del gobierno, sino que también, por el origen popular de sus representantes puede transformarse en un significativo instrumento que permite entregar una nueva posibilidad de solución ante un conflicto relevante, en forma paralela a la diplomacia tradicional.

Por tanto, en la medida que las relaciones entre los poderes del Estado y los parlamentos sean más fluidas y constantes, se podrán desarrollar mecanismos permanentes de cooperación interinstitucional.

En la actualidad es una realidad que la mayoría de los parlamentos han puesto especial atención en las relaciones de carácter internacional, debido al constante movimiento de las condiciones comerciales y el desarrollo de la agenda de cooperación. Factores que se suman a los avances científicos y tecnológicos que han acelerado el proceso de globalización.

Este fenómeno ha dado como resultado, un mayor equilibrio entre los poderes de los Estados, con consecuencias favorables para países emergentes como Chile, que han desarrollado una neo-diplomacia que en algunos aspectos se diferencia de la diplomacia tradicional.

Desde un punto de vista, teórico-práctico la diplomacia parlamentaria se configura bajo diversos rubros: por su naturaleza, ya que es transitoria, emergente y coadyuvante del Ejecutivo; por su objetivo, que es la creación de vínculos a nivel internacional, así como la defensa de los intereses nacionales y de los valores democráticos; por su normativa, como fuente de derecho; y por sus facultades, porque busca impulsar la homologación de las leyes nacionales. Además de desempeñar las labores diplomáticas que realizan los funcionarios de las cancillerías o ministerios de relaciones exteriores.

Igualmente, la diplomacia parlamentaria constituye, un adecuado mecanismo de interlocución entre naciones en los ámbitos bilaterales y multilaterales, aportando a la política exterior con la representación popular y la pluralidad que ello implica. Además, de constituir un instrumento para la democratización del mundo en el siglo XXI.

En síntesis, este tipo de diplomacia se ha convertido en una función emergente, que adquiere cada vez mayor relieve[10], y que corresponde a los vínculos oficiales, formales e informales que los parlamentos nacionales tienen en materias internacionales y su participación en organizaciones internacionales[11].

Una neo-diplomacia que entre sus características principales destaca, la informalidad: ya que los métodos y espacios políticos utilizados por los parlamentarios suelen ser menos formales que los utilizados por el servicio diplomático de los gobiernos, lo que permite a los interlocutores incluso abordar asuntos del ámbito formal que están condicionados o limitados[12].

Nuevo actor que no se debe observar "con desconfianza o con indiferencia" sino que debe ser amparado y estimulado porque es un medio idóneo al servicio de los ciudadanos, de los parlamentos y de los Estados para facilitar el diálogo entre los mismos y contribuir al establecimiento de un mundo más justo y pacífico, más democrático y humano[13].

En consecuencia, la diplomacia parlamentaria es capaz de "construir nuevos modelos de funcionamiento y procedimiento, que contribuyen en la formación de políticas generales de Estado"[14], impactando en algunos casos en la agenda de cooperación y en el desarrollo de las medidas de confianza mutua.

Por esta razón, la diplomacia moderna está dejando de ser una tarea individual y estrechamente ligada al gobierno, para pasar a convertirse

---

10 Rodrigo Obrador y Edmundo Serani, "Funciones del parlamento y diplomacia parlamentaria: desafíos y oportunidades" *Hemiciclo: Revista de Estudios Parlamentarios* (2009), pp. 27-44.

11 Gilberto Aranda y Jorge Riquelme, "Los Actores de la Política Exterior: El Caso del Congreso Nacional de Chile" *Revista Polis* Vol. 10 n° 28 (2011), pp. 359-392.

12 Centro de Capacitación y Estudios Parlamentarios (2011).

13 Trillo-Figueroa (1999), pp. 17-27.

14 Violante (1999), pp. 5-15.

"en una labor de equipo en la que se integra una amplia serie de personas y de estructuras al servicio de los intereses de todo el Estado y de la sociedad; y ello supone que esas estructuras han de estar atentas a todas las dimensiones -económica, cultural, técnica y parlamentaria- que conforman la compleja realidad en que se desarrollan las relaciones internacionales contemporáneas"[15].

En líneas generales, la diplomacia parlamentaria ha dejado de contemplarse con indiferencia por los gobiernos y ha pasado a ser potenciada, con el propósito de redoblar esfuerzos en materia internacional, generando acercamientos o tendiendo puentes donde no existen buenas relaciones y donde la confianza no está presente como eje de la relación binacional, multilateral[16] o internacional.

3. POLEMOLOGÍA Y DIPLOMACIA PARLAMENTARIA O CONGRESISTA

Es importante mencionar que la participación de la diplomacia parlamentaria o congresista en el desarrollo de la agenda de cooperación desde un punto de vista polemológico no es nueva, puesto que la coordinación de parlamentos y parlamentarios con objetivos y valores comunes para mantener la paz tiene antecedentes desde la creación de la Unión Interparlamentaria en 1889[17]. Antecedentes que dejan de manifiesto el relevante papel de la guerra y la paz en las relaciones políticas internacionales.

En ese sentido, existen registros históricos de participación de la diplomacia parlamentaria en materia de cooperación en seguridad y defensa, como es el caso de la Asamblea Parlamentaria de la OSCE.

---

15 Trillo-Figueroa (1999), pp. 17-27.

16 E. Menem, "La acción exterior del Senado argentino" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 29-36.

17 J. Ruperéz, "Asambleas parlamentarias y diplomacia: la OSCE y la OTAN" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 37-45.

Y la Asamblea del Atlántico Norte (AAN), también conocida como 'Parlamentarios de la OTAN', que fue producto de una iniciativa tomada por miembros de los parlamentos nacionales de los países de la Alianza Atlántica en 1955[18].

Presencia parlamentaria internacional que forma parte de lo que Martínez en su artículo "La Diplomacia Parlamentaria y la Construcción de la Paz" ha denominado "la responsabilidad" sobre el fenómeno de la mundialización, y que profundiza citando a Willy Brandt, quien señala que "la paz no lo es todo, pero sin la paz nada es posible, porque la paz en el escenario internacional, es el requisito para alcanzar un orden justo y sostenible y para perfeccionar y reformar todo lo que deba ser reajustado".

Contexto que permite comprender el significativo papel de la diplomacia congresista en las relaciones entre países limítrofes y en el desarrollo de una agenda de cooperación, donde una de las fórmulas de diálogo diplomático que se utilizan son "las armas de la democracia parlamentaria", vale decir, el discurso, la persuasión del argumento, la fraternidad, la complicidad, y la cooperación entre parlamentarios que tienen en común ser legítimos representantes de sus respectivos pueblos[19].

Dinámica que Sursky[20] valida citando a Keohane, quien sostiene que la cooperación es la mutua adaptación y no la superación de los intereses en conflicto, por lo mismo, un "mundo sin cooperación sería indudablemente sombrío". Postulado que potencia el rol catalizador de la diplomacia parlamentaria.

Un espacio que desde una perspectiva política-polemológica inexorablemente comprende que el ser humano es parte del mundo natural, animado y surcado por conflictos y contradicciones.

---

18 Ruperéz (1999), pp. 37-45.

19 Martínez (1999), pp. 47-57.

20 Javier Sursky, "Polemología y derecho humano al desarrollo: Clausewitz y la cooperación internacional" *Revista IUS* Vol. 11 n° 40 (julio-diciembre, 2017).

En ese plano, Tello[21] señala que en la actualidad puede verificarse un proceso de descomposición y al mismo tiempo de recomposición del poder a escala global, aparejada de importantes dosis de ejercicio de la violencia, que se encuentran en forma permanente en los cálculos políticos de los principales actores internacionales.

Por tanto, "no existe en estos tiempos un poder político global, hay un poder militar global representado por las fuerzas armadas de Estados Unidos y, muy probablemente, la Organización del Tratado del Atlántico Norte. (Concurre) también lo que podría entenderse como un poder económico global, aunque sin centro y con un comportamiento naturalmente competitivo"; todo ello acerca a la humanidad "a una suerte de moderno desorden hobbesiano caracterizado por la lucha de todos contra todos"[22].

Diagnóstico potenciado por la globalización y los neopopulismos nacionalistas, que en el marco de las democracias generan debate sobre la posible intensificación de los conflictos y reactivan el papel de la diplomacia tradicional y la congresista.

De esta manera, la polemología "ofrece un modelo de análisis apropiado, donde Occidente perdió el monopolio del gran relato, de una visión única y exclusiva de lo que debe ser la sociedad, la política, la economía y el ser humano", una especie de interdependencia en cascada, que describe una realidad signada por una fuerte crisis de autoridad y una nueva redistribución del poder a escala global[23].

Un cambio de escenario que genera incertidumbre y también una agenda que considera que "la historia de las relaciones internacionales puede narrarse, a grandes trazos, como la sumatoria de los conflictos y de la cooperación entre los Estados, enriquecida luego por la interacción de otros actores internacionales"[24]. Acción que desde un punto de vista po-

---

21 Tello (2010).

22 Tello (2010).

23 Tello (2010).

24 Sursky (2017).

lítico permite el avance de la polemología para comprender la guerra y sus causas, con el objeto de construir definitivamente la paz[25].

Porque la guerra no ha desaparecido de la faz de la tierra, por el contrario, los gastos totales en defensa de todos los países del mundo se han visto incrementados desde el 2001 hasta la fecha. Además, el mito que las democracias no guerrean, ha desaparecido junto con las últimas contiendas armadas.

En consecuencia, existe un denominador común que tiene relación con la condición humana, los valores enfrentados, las desigualdades crecientes y, en definitiva, la disputa por el poder y los recursos, humanos y materiales. Dinámica que genera un escenario propicio para la diplomacia congresista, que desde una mirada polemológica, puede construir o ayudar a desarrollar la cooperación y el inicio de la paz.

En esa línea, la polemología abre una puerta para comprender que los caminos hacia la paz atraviesan hoy situaciones de "gran turbulencia, debido a la caída de un sistema nominalmente abocado a lograr la paz a partir de una determinada estructura normativa que los propios interesados ignoran, o bien saltan por alto, cuando así lo indiquen sus intereses".

Un sistema basado en la "consolidación de una economía mundial fundada en la obtención de beneficios a cualquier precio y en el fundamentalismo del mercado; a un sistema mundo surcado por las disputas de poder, desigualdades crecientes y actores, algunos de ellos devenidos en perturbadores, con visiones netamente diferenciadas acerca del hombre y sus creencias, la sociedad y la historia"[26].

Claramente, un escenario donde la polemología, entendida como el estudio de la guerra y los conflictos, se abre paso, para lograr comprender de mejor manera la cooperación y la paz.

Desde esa perspectiva, la cooperación no debería ser definida como la

---

25 Tello (2010).

26 Tello (2010).

ausencia del conflicto, sino como un proceso que implica el uso de la discordia como medio de estimular la adaptación mutua. O tal vez una estrategia que permite el balanceo de poder para evitar los extremos.

Es importante precisar que la guerra y la cooperación están relacionadas de hecho y ambas están hermanadas por una de las actividades comerciales más importantes del mundo: la industria militar, que también es parte del comercio humanitario que sigue a cualquier guerra, incluidas las Operaciones de Paz de la ONU. Acciones que están incluidas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Asimismo, Salimena y Teruggi[27] en un breve artículo llamado "El Rol de la Diplomacia Parlamentaria en un Mundo Signado por la Inseguridad", señalan que es fundamental reconocer un planeta tierra interdependiente y globalizado, donde el diálogo y los acuerdos son parte del ADN de las relaciones de confianza mutua y cooperación. Antecedente que potencia la labor de la diplomacia congresista al momento de enfrentar los problemas que hacen de la seguridad, un tema relevante de la agenda de cooperación internacional.

Apertura en materia de cooperación que según sus protagonistas radica en un cambio de enfoque sobre las relaciones internacionales[28], situación que se afianza con el desarrollo práctico de la polemología.

Planteamiento que genera las herramientas adecuadas para la elaboración de nuevas formas de relación entre los países de América del Sur y que confluye en la construcción de una agenda con sello propio, que busca colaborar con el sistema internacional, dejando atrás el esquema inminentemente realista de las relaciones internacionales.

---

27 Gonzalo Salimena y Vicente Teruggi, "El Rol de la Diplomacia Parlamentaria en un Mundo Signado por la Inseguridad" *Boletín del Departamento de Seguridad Internacional y Defensa* n° 20 (Instituto de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de La Plata, 2017).

28 Entrevista a Gabriel Ascencio, Diputado DC, ex presidente de la Cámara de Diputados y ex embajador en Ecuador (2018); entrevista a Kenneth Pugh, Senador y ex Almirante de la Armada de Chile (2018).

Una mirada que impacta directamente en los postulados de la diplomacia congresista de Chile y sus vecinos, y que a todas luces es un primer intento por alcanzar consensos continentales. Hecho que se ve reflejado en la reconstrucción de la relación entre Chile y Argentina desde la llegada de la democracia[29].

Sin embargo, la agenda de cooperación de América Latina continúa evolucionando, pero esta vez tomando en cuenta las nuevas amenazas al orden internacional. Por tanto, la frase "para los grandes problemas, existen grandes soluciones" de Menen[30] en su artículo "La Acción Exterior del Senado Argentino", cobra gran importancia, si se liga al nacimiento de un nuevo concepto: La Seguridad Humana.

Propuesta teórica cuya aparición formal se registra en las ediciones del informe sobre Desarrollo Humano (IDH) del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) correspondientes a los años 1993 y 1994.

Sin lugar a duda, un paso trascendental en el continente sudamericano que ve en la seguridad humana, la posibilidad de mejorar la relación entre países limítrofes al colaborar con iniciativas promovidas por la ONU[31].

Pero también una oportunidad para modernizar las medidas de confianza mutua, en el marco de una agenda de cooperación, al momento de actuar frente a desastres naturales u otras amenazas. De esta manera, los postulados de Galtung[32] adquieren relevancia superior, porque la

---

29 Miryam Colacrai y Rosanna Schanzer, "La Diplomacia Parlamentaria: Su Aporte En La Construcción De Intereses Compartidos y Fomento De La Cooperación Entre La Argentina Y Chile" *Dos Puntas* n° 13 (2016), pp. 17-34.

30 Menem (1999), pp. 29-36.

31 C. Le Dante, *La Fuerza de Paz "Cruz del Sur" Instrumento del Multilateralismo Chileno-Argentino* (Chile: Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, ANEPE, 2010).

32 Johan Galtung, "Violencia, guerra y su impacto. Sobre los efectos visibles e invisibles de la violencia" Polylog. Foro para filosofía intercultural n° 5 (2004).

defensa de la humanidad y "la paz también debe construirse desde la cultura y la estructura, y no sólo en la mente humana".

Al respecto, es clara la mirada del general del Ejército chileno, Le Dantec[33], quien sostiene que los conflictos hoy en día, producto de la globalización y la tecnología, "aunque se desarrollen al interior de un Estado son, sobre todo, transnacionales y junto con involucrar voluntaria o involuntariamente a otros actores, necesitan de la cooperación entre los Estados directa o indirectamente afectados".

En consecuencia, el papel de la diplomacia parlamentaria en la agenda de cooperación desde un punto de vista polemológico, se ha transformado en el primer escalón de un proceso que se construye con sentido estratégico[34], donde las medidas de confianza mutua, desde una perspectiva amplia como plantea José Miguel Insulza[35], son una prueba clara en tiempos de globalización.

Doctrina que tuvo como prueba central, la declaración conjunta del 15 de febrero de 1990 entre Argentina y Gran Bretaña por las islas Malvinas, y el Tratado de Paz y Amistad, suscrito el 29 de noviembre de 1984 por los ministros de Relaciones Exteriores de Argentina y Chile en el Vaticano, en el marco de la solución del conflicto sobre el Canal de Beagle[36].

Fenómenos trascendentales en la agenda de cooperación del continente, que derivó en una revalorización de la agenda de seguridad estratégica, pasando de una visión eminentemente disuasiva hacia otra de virtual conciliación, donde el factor de hostilidad no desapareció y la amenaza adquirió un carácter potencial[37].

---

33 Le Dante (2010).

34 Entrevista a Kenneth Pugh, Senador y ex Almirante de la Armada de Chile (2018).

35 Entrevista a José Miguel Insulza, Senador PS, Ex Canciller y Ex secretario general de la OEA (2018).

36 Le Dante (2010).

37 C. Leyton, "Riesgos de las Medidas de Confianza Mutua y la Transparencia Mi-

Escenario que el ex embajador chileno en Argentina, Juan Gabriel Valdés Soublette calificó como una asociación estratégica, al profundizar la agenda de cooperación entre Chile y Argentina.

Sin embargo, dicho enfoque ha cambiado en los primeros años del siglo XXI al definir las medidas de confianza mutua en la agenda de cooperación, como un tema central de la diplomacia preventiva, con un código de conducta que busca la estabilidad y la paz en la región[38].

Acción potenciada por la diplomacia congresista y la diplomacia tradicional de Chile, que enmarca las medidas de confianza mutua, en el ámbito bilateral y multilateral destinadas a prevenir situaciones de crisis y de conflicto.

Gestiones binacionales que corresponden a: Ejercicios combinados entre fuerzas armadas; Conferencias bilaterales de inteligencia; Intercambio de personal militar en actividades de instrucción y entrenamiento; Reuniones de carácter profesional y de inteligencia entre comandantes; Invitación recíproca a participar en efemérides históricas y en eventos de carácter protocolar; y Cooperación técnico-logística.

Grupo de medidas que emanan directamente del poder político y que forman parte de la esencia de la agenda de cooperación en seguridad, vale decir, los acuerdos en torno a las reuniones de Presidentes, las citas de los ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa denominada 2+2, las comisiones parlamentarias y los encuentros de las autoridades políticas-económicas.

En ese contexto, Chile ha desarrollado un fructífero proceso de cooperación, que le ha permitido modernizar su relato respecto de las relaciones vecinales aportando experiencias positivas en la región. Y que tiene como punto principal el fortalecimiento de un modelo de seguridad cooperativa y otro de desarrollo, que se ha convertido en el

---

litar" *Política y Estrategia* n° 103 (2006), pp. 51-62.

38 Francisco Rojas, "Las Medidas de Confianza Mutua y de Seguridad: perspectivas desde Chile" *Revista Fasoc* Año 17 n° 1- n° 2 (enero-junio, 2002), pp. 32-43.

fundamento político de las fuerzas combinada "Cruz del Sur"[39].

Modelo que en su formación y desarrollo ha contado con la participación de los Congresos, Parlamentarios, Ministros, Cancilleres, Presidentes de la República y Fuerzas Armadas entre otros actores[40].

4. PERCEPCIONES DE LA DIPLOMACIA PARLAMENTARIA EN EL DESARROLLO DE LA AGENDA ANTÁRTICA

La diplomacia parlamentaria en el caso del Congreso Nacional chileno posee antecedentes como un actor preponderante, que ha participado en los cambios más significativos de la agenda de cooperación antártica, especialmente, respecto del proceso ligado al empleo y la creación de las medidas de confianza entre Estados.

Desde ese punto de vista los análisis en detalle confirman que, del total de gestiones de la diplomacia parlamentaria de Chile (2007-2012), un 42% se concentra en América Latina con 248 actividades interparlamentarias, un 35% Europa con 210 viajes, un 13% Asia con 77 casos y un 7% América del Norte. Escenario que claramente demuestra los ejes de la política exterior chilena y las históricas redes de la diplomacia parlamentaria[41], que se proyectan hasta el presente.

Asimismo, respecto de las "Principales Tendencias de la Diplomacia Parlamentaria del Senado de la República de Chile", queda en evidencia, por parte de los propios parlamentarios chilenos, que la principal función de esta nueva diplomacia es el desarrollo de las reuniones de las comisiones de Relaciones Exteriores Binacionales, sistema que ha sido empleado en muy pocas oportunidades con Brasil, Perú, Argentina y Bolivia. Dato importantísimo si se toma en cuenta el escenario donde se

---

39 Le Dante (2010).

40 Le Dante (2010).

41 Mauricio Burgos y José Riffo, *Diplomacia Parlamentaria* (Valparaíso: Senado de la República de Chile, 2014).

desarrollan la agenda de cooperación[42].

Es más, en el artículo "El rol de la diplomacia parlamentaria en el desarrollo de las medidas de confianza mutua, en el marco de la estrategia de seguridad de Chile con países limítrofes", de los nueve expertos entrevistados (Senadores y diputados), afirmaron por amplia mayoría estar muy de acuerdo (60%) o de acuerdo (20%) en que la diplomacia parlamentaria ha tenido un rol trascendental en el desarrollo de la agenda de cooperación entre Chile y sus vecinos, en especial, con Argentina.

Desde esa perspectiva, es muy relevante el debate legislativo y el rol de la diplomacia parlamentaria en el proceso que confluyó en la ley que estableció el Estatuto Chileno Antártico. Una iniciativa que ingresó el 4 de marzo de 2014 y que fue modificada por relevantes indicaciones del gobierno el 8 de marzo de 2017 y el 12 de diciembre de 2018. Con un exhaustivo trabajo en las comisiones de Relaciones Exteriores y Zonas Extremas.

Labor legislativa que permitió que el 23 de enero de 2019, el Estatuto Antártico se aprobara en general y en particular en la Cámara de Diputados. Etapa preliminar de la discusión, que fue permeada por un cambió en el tenor del debate al interior del Congreso Nacional. Escenario político-legislativo que recibió el impacto de sucesivos cambios de gabinete en carteras claves como Defensa y RR.EE; el reconocimiento de un quiebre entre la diplomacia del gobierno y la diplomacia parlamentaria; y las nuevas definiciones legales de Argentina respecto de la Antártica.

Sin embargo, fue la discusión en el Senado, la que cambió el foco de la diplomacia parlamentaria, volviendo a sus raíces, al aprobar por unanimidad y en general el estatuto, el 23 de julio de 2019. Fecha en que Argentina ya había iniciado un camino paralelo en materia de soberanía antártica y plataforma continental extendida.

---

42 Entrevista a Manuel Antonio Matta, Presidente de la Comisión de Defensa de la Cámara de Diputados (2018).

En esa línea, el debate fue clarísimo, donde la diplomacia parlamentaria en la búsqueda de la cooperación releva el papel del Tratado Antártico[43]. Mientras que, respecto de la posibilidad de conflicto por las reclamaciones territoriales, establece con claridad la soberanía de Chile en la Antártica, un marco legal efectivo, la protección de la zona subantártica y la recomposición de la diplomacia parlamentaria de Chile, al retomar la senda tradicional de la unidad de la política exterior del país, como política de Estado.

Definición respaldada por el senador, ex canciller y ex secretario general de la OEA, José Miguel Insulza, quien aclara que "este es un proyecto que tiene un objetivo muy central, pero, curiosamente, no está expresado exactamente así en el mensaje". Vale decir, fusionar y codificar en un solo instrumento –el Estatuto Antártico– una cantidad muy importante de normas nacionales y de tratados suscritos por el país[44].

En la misma senda, los senadores Pizarro y Moreira demandaron una mirada estratégica de largo plazo, que dice relación con el futuro de la Antártica y Campos de Hielo[45].

Por su parte, el senador y ex almirante Kenneth Pugh puntualiza que la presencia de Chile en un territorio estratégico, donde tenemos nuestros derechos soberanos, conlleva la responsabilidad de protegerlo e investigarlo[46]. Asimismo, la senadora por Magallanes, Carolina Goic, aclaraba que es fundamental analizar de qué manera se fortalece el rol de la investigación científica en el continente blanco y en las zonas subantárticas, garantizando recursos más allá de lo que ya ha hecho[47].

---

43 Francisco Orrego, *La Antártica y sus recursos. Problemas científicos, jurídicos y políticos* (Santiago: Ed. Universitaria, 1983).

44 José Miguel Insulza, "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

45 Iván Moreira, "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

46 Kenneth Pugh, "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

47 Carolina Goic, "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por

En tanto, el senador PPD, Guido Girardi, reflexionando sobre los desafíos futuros, sostiene que "Chile tiene una responsabilidad geopolítica en la Antártica", porque será el espacio geopolítico del siglo XXI, junto con los datos, la inteligencia artificial y el agua.

"Nosotros tenemos el principal lugar del planeta para ejercer soberanía, una soberanía inteligente, una soberanía para la humanidad, para la paz, una soberanía para la ciencia, y para el cambio climático. Sin embargo, nuestra miopía hace que ello sea imposible. Chile, teniendo diversos laboratorios naturales, únicos en el planeta, destina apenas el 0,38 por ciento de su producto interno bruto a la ciencia. Con la Antártica ocurre exactamente lo mismo. Se siguen políticas simbólicas, se habla mucho y no se hace nada. Y dejamos así una oportunidad inmensa y un territorio abandonados"[48].

Terminando el debate en general, el senador de Magallanes, Carlos Bianchi, señala que "sería inaceptable que esto fuera letra muerta, que estuviéramos creando este Estatuto Antártico sin adicionar lo más importante: el dinero necesario"[49]. Mientras que el senador Navarro, en su rol fiscalizador y alternativo en la diplomacia parlamentaria, solicita aumentar las penas para el daño ambiental y cambia el paradigma de discusión legislativa, enfocado en la defensa de la humanidad[50].

Un intenso debate que se afianzó con la aprobación de la idea de legislar con 39 votos a favor y un pareo.

Profundizando los aportes de la diplomacia parlamentaria, en la discusión en particular del Estatuto Antártico, realizada el 21 de julio de 2020, se destacan las intervenciones de los senadores Letelier y Goic,

---

proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

48 Guido Girardi, "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

49 Carlos Biachi, "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

50 Alejandro Navarro, "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

quienes destacan el despacho de la iniciativa por "el momento histórico" en que se hace, porque es una afirmación de la vocación antártica del país y es una afirmación de los legítimos derechos soberanos sobre el territorio, en concordancia con el Tratado Antártico[51].

Por su parte, en la discusión en particular, el senador Bianchi[52] reafirma su preocupación por "las pretensiones que ha manifestado en el último tiempo nuestro vecino y hermano país Argentina, que pretende incluir como parte de su territorio derechos de soberanía sobre los recursos del lecho y subsuelo en más de un millón 700 mil kilómetros cuadrados de plataforma continental".

Es más, profundizando explica que "en diferendos recientes con Perú y Bolivia" se ha visto como dichos países han formulado todo tipo de argumentos para hacer valer sus pretensiones, lo que nos debe alertar sobre el trabajo legislativo que se efectúa en el Congreso Nacional "ya que la actividad que está realizando el legislador tiene efectos para sentar bases para futuras reclamaciones territoriales no respecto a la zona del territorio antártico, sino que, precisamente, sobre dicha extensa zona denominada territorio subantártico. Por ello, "es de toda prudencia y oportunidad, dada la actual coyuntura con nuestro hermano país Argentina, que, como legisladores, se defina en forma muy técnica y acabada las razones para incorporar dicho territorio subantártico al ámbito de esta ley en proyecto.

Continuando con el debate, el senador Insulza define el proyecto y su oportunidad como "un gran momento para Chile" y aclara que la soberanía de la Antártica está bien resguardada[53].

En un tono diferente el senador Moreira como miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores plantea que la Antártica "es el futuro, pero

---

51 Goic (2019); Juan Pablo Letelier, "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

52 Biachi (2019).

53 José Miguel Insulza, "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

también es presente". Y advierte que la arremetida argentina por una eventual ley que determine su plataforma continental "constituye una severa amenaza que Chile que no se puede ni debe aceptar. Después de más de treinta años de acuerdos con el vecino país, las distancias ideológicas entre nuestros gobiernos hacen indispensable clarificar posiciones"[54].

Con una mirada internacionalista, la senadora Yasna Provoste, destaca que el cuerpo legal "permite en tiempos de paz ejercer una soberanía muy significativa". "Deseo recalcar, en tiempos de paz, porque, al menos en términos personales, tengo la mejor opinión del presidente Fernández, de Argentina. Considero que ejercer esta soberanía implica también generar coordinaciones y estrechar vínculos para un desarrollo mucho más armónico en el continente blanco"[55].

Por su parte, la senadora Allende detalla que el cuerpo legal "no involucra solamente aspectos de soberanía y temas geopolíticos", por lo mismo, se debe potenciar el diálogo, la cooperación y, por supuesto, la paz entre los países.

Desde otro punto de vista, el senador Pérez, afirma que espera que "este esfuerzo legislativo, en el que ha habido una participación muy importante de todos los señores senadores, tanto de la Comisión de Relaciones Exteriores como de la Comisión de Zonas Extremas, resuelva algunos problemas que estaban impidiendo que Chile pudiera verdaderamente ejercer y accionar como país soberano en este territorio tan fundamental".

En tanto, el senador Girardi, como fiel representante de la diplomacia parlamentaria, posiciona el concepto cooperación y dibuja escenarios futuros relacionados directamente con la polemología, al mostrar preocupación por el recurso "agua".

---

54 Iván Moreira, "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

55 Yasna Provoste, "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

"Independientemente de la geopolítica, es claro que uno de los territorios ganadores a nivel global va a ser la Antártica, pues se constituirá en la zona más apta para la vida, para la economía y para los humanos a futuro. En ello no hay ninguna duda. Eso va a tener tremendas implicancias"[56].

Mientras el gobierno a través de su Cancillería y el Ministerio de Defensa, en forma clara y precisa señala que "una de las principales manifestaciones de la soberanía es el hecho de que un Estado dicte normas jurídicas obligatorias para regular lo que sucede en determinado territorio.

En ese plano, el Ministro de Relaciones Exteriores, Teodoro Ribera, enfatiza que Chile es parte de un régimen internacional, "porque entendemos que para enfrentar muchas de las amenazas que aquejan al sexto continente, no son suficientes, por ahora, las facultades de un solo Estado.

"Esta ley no solamente protegerá los intereses de Chile y su interacción con el Sistema del Tratado Antártico, sino que permitirá un accionar más cohesionado, una mejor utilización de los recursos para presentar el liderazgo de Chile en los asuntos antárticos"[57].

Por su parte, el ministro de Defensa, Alberto Espina, valora el proyecto de ley como una política de Estado, respaldada por el Congreso Nacional en su conjunto. "Se ha abordado como una política de estado en donde todos, sin excepción, con los asesores, incluidos los señores parlamentarios, cuya participación destaco, hemos coincidido en la necesidad de ver a la Antártida como la proyección de nuestro territorio soberano, lo cual va a estar ajeno a disputas que puedan a veces afectar la contingencia"[58].

---

56 Guido Girardi, "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

57 Teodoro Ribera, "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

58 Alberto Espina, "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Mientras que, en la Cámara de Diputados, en su último trámite legislativo, el 4 de agosto de 2020, los argumentos de la diplomacia parlamentaria se consolidan al mencionar el agua como un recurso estratégico, se evalúa la posibilidad de una nueva demanda en la Corte Internacional de Justicia y la compleja relación con Argentina en materia subantártica y antártica.

De esta manera, el diputado Toha aclara que "desde un punto de vista geopolítico un continente que cuenta con una reserva del 70% de agua existente sobre el planeta y del 90% de los hielos", necesita una atención especial[59].

Profundizando en la política exterior para los próximos 50 años, el diputado Mulet sostiene que Chile no solo necesita de un estatuto antártico, sino también de defensa permanente de sus intereses territoriales, particularmente de sus límites frente a las distintas pretensiones de nuestros vecinos[60].

El ex embajador en Ecuador, diputado Gabriel Ascencio y reconocido exponente de la diplomacia parlamentaria en el Parlatino, deja entrever que "es importante avanzar en la aprobación del Estatuto Chileno Antártico para un país que reclama soberanía antártica, que regula su actividad. Acción que es compatible con el Tratado Antártico"[61].

Considerando las preocupaciones sobre la soberanía en el debate, el diputado de la comisión de Relaciones Exteriores, Issa Kort, puntualiza que los planteamientos de Argentina son diferentes en forma y fondo. Y que lo que está haciendo Chile dice relación con las herramientas del multilateralismo y el derecho internacional[62].

---

59 Jaime Toha, "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

60 Jaime Mulet, "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

61 Gabriel Ascencio, "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

62 Issa Kort, "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley

Cerrando el debate el gobierno a través del ministro de Defensa, Mario Desbordes, clarifica que la privilegiada posición geográfica del país nos impone obligaciones en el escenario nacional, pero también en el internacional, debiendo enfrentar esto con una visión de Estado, no de gobierno. Por eso son tan importante el Congreso Nacional y sus comisiones, como la de Zonas Extremas, de Relaciones Exteriores y de Defensa, entre otras[63].

Mientras que el nuevo ministro de Relaciones Exteriores, Andrés Allamand, en el despacho a ley del Estatuto Chileno Antártico, enfatiza el rol de la diplomacia parlamentaria al comentar que "conoce muy bien el enorme aporte que efectúa a nuestra institucionalidad democrática. Y se define como ferviente partidario de la diplomacia parlamentaria[64].

Un gran debate legislativo que terminó con la aprobación de las modificaciones del Senado y el despacho del cuerpo a Ley. De esta manera, la iniciativa resguarda la soberanía y provee de una institucionalidad moderna a través de herramientas jurídicas y administrativas, impulsando una coordinación eficaz entre las distintas entidades públicas con competencias sectoriales atingentes a la Antártica. Ello, con el propósito de llevar adelante la Política Antártica Nacional con una visión coordinada de largo plazo al interior del Estado y en cumplimiento de los compromisos internacionales[65].

En líneas generales, políticamente, el Estatuto se asienta en la idea que la Antártica chilena es parte de una macroregión aún mayor, que incluye al territorio de Aysén, Magallanes, los espacios marítimos australes y la península antártica. "Por lo mismo, constituye una pieza más de un puzle geopolítico que reconoce a Chile como país antártico por excelencia y

---

de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

63 Mario Desbordes, "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

64 Andrés Allamand, "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

65 Informe de Comisión de Relaciones Exteriores del Senado (2020).

marítimo por vocación natural[66].

De igual modo, luego seis años de tramitación, se destacan "los aportes contundentes de parlamentarios de todos los colores políticos, la buena fe, y una solidez conceptual, en donde inclusive la Corte Suprema aportó con sus observaciones lo necesario para decir con claridad que esta regulación legal tuvo una estatura de Estado y que contó con la colaboración de todos los poderes"[67].

En ese plano, se hace fundamental establecer una unidad especializada para programar, coordinar y preparar los trabajos que se requieren para defender los intereses chilenos, incluyendo los limítrofes. Considerando que es altamente probable que las pretensiones argentinas en el Mar Austral terminen resolviéndose mediante algún mecanismo de solución de controversia[68].

Preocupación, que se desarrolla en el marco de la reanudación de las actividades por parte de Rusia en su territorio antártico luego de 30 años, realizando levantamientos hidrográficos de minerales y construyendo bases aéreas. Y la exploración de minerales por parte de China que, además ejecuta el proyecto Dome A en el territorio antártico australiano con fines de observación[69].

No obstante, a pesar de una historia conflictiva en materia de establecimientos de límites son muchas las oportunidades en que Chile, Argentina y los países firmantes del Tratado Antártico[70] han colaborado y trabajado en conjuntamente en pos del bien común en el continente

---

66 Teodoro Ribera, "El nuevo Estatuto Antártico y los desafíos pendientes" *La Tercera* (11 diciembre 2020).

67 Pablo Urquizar, "Las virtudes del nuevo Estatuto Chileno Antártico" *El Mostrador* (21 agosto 2020).

68 Francisco Orrego, "Desafíos en política exterior" *El Mostrador* (8 agosto 2020).

69 Kenneth Pugh, "Estatuto Chileno Antártico, un avance para Chile" *Cooperativa* (11 agosto 2020).

70 José Gorostegui y Rodrigo Waghorn, *Chile en la Antártica. Nuevos desafíos y perspectivas* (Santiago: USACH-ADICA, 2012).

antártico donde también hay pretensiones de soberanía que se superponen, pero que avanzan bajo la acción diplomática y la cooperación. "Estas legislaciones de un lado y otro de la Cordillera de Los Andes, son una muestra de la reafirmación de las pretensiones de soberanía de ambos países, que sin embargo al someterse a la normativa del Tratado Antártico y demás instrumentos de STA, no pueden en lo inmediato generar una situación crítica respecto de la Antártida"[71].

Situación que, según Tanus, se debe canalizar a través de la unidad y la construcción de canales de dialogo, tal como lo sostiene la diplomacia parlamentaria desde una perspectiva polemológica.

Las relaciones diplomáticas entre Chile y Argentina se han desarrollado durante muchos años sobre ciertas desconfianzas mutuas, situación que debe cambiar. "La escala de tensiones ha tomado temperatura en el juego de acción-reacción en el último año, ante la sensación de las leyes 27.557 y 27.558 en Argentina, y posteriormente el Estatuto Antártico Chileno. Esta disputa, si bien busca proteger los derechos soberanos a futuro cada una de las naciones, parece más una debilidad que una fortaleza en términos estratégicos, considerando que, ante la división de los países del sur, es que los países con poder real a nivel mundial logran incrementar su influencia y concretar sus intereses en la región, precisamente, en materia de la disputa por el territorio antártico"[72].

Idea que fue refrendada durante el año 2021, tanto por el Presidente de Chile como por el Presidente de Argentina, Alberto Fernández, quien puntualizó discursivamente que "la unidad de nuestros pueblos nos hace muy fuertes, invencibles. No invencibles ante otras fuerzas u otros Estados, invencibles humanamente, invencibles ante el virus, invencibles ante el futuro que se aproxima"[73].

---

71 Sonia Tanus, et al., "Disputas de soberanía antártica en época de pandemia: el juego legislativo de acción-reacción entre Argentina y Chile" *RIHUMSO* Año 9 n° 18 (2021), pp. 173-191.

72 Tanus, et al. (2021).

73 "Piñera y firma de acuerdos con gobierno de Fernández: dice que han permitido fijar "una hoja de ruta" para "profundizar relaciones" entre Argentina y Chile" *La*

5. CONCLUSIONES

En el marco del debate sobre la Gobernanza Antártica, la diplomacia parlamentaria de Chile cumplió un rol fundamental desde un enfoque polemológico, destacando la relevancia estratégica de la discusión jurídica y legislativa del Estatuto Chileno Antártico, la importancia de los mares australes, los desafíos soberanos respecto de plataforma continental extendida, los territorios sub-antárticos, y la modernización de la política exterior frente a la reserva de agua dulce más grande del mundo.

En ese plano, la polemología ofrece un modelo de análisis apropiado, donde Occidente perdió el monopolio del gran relato, de una visión única y exclusiva de lo que debe ser la sociedad, la política, la economía y el ser humano, una especie de interdependencia en cascada, que describe una realidad signada por una fuerte crisis de autoridad y una nueva redistribución del poder a escala global.

Situación que se suma a un proceso de descomposición y al mismo tiempo de recomposición del poder a escala global, aparejada de importantes dosis de ejercicio de la violencia, que se encuentran en forma permanente en los cálculos políticos de los principales actores internacionales, tal como lo sostiene el doctor Tello.

Diagnóstico potenciado por la globalización y los neopopulismos nacionalistas, que en el marco de las democracias generan debate sobre la posible intensificación de los conflictos y reactivan el papel de la diplomacia tradicional y la diplomacia congresista.

Desde esa perspectiva, es fundamental crear una unidad especializada para programar, coordinar y preparar los trabajos que se requieren para defender los intereses chilenos, incluyendo los limítrofes. Considerando que es altamente probable que las pretensiones soberanas en el Mar Austral y los territorios subantárticos, se terminen resolviendo mediante algún mecanismo de solución de controversia.

Sin embargo, todavía más significativo, es canalizar a través de la unidad

---

Tercera (26 enero 2021).

y construir canales de diálogo con los países vecinos, tal como lo sostiene la diplomacia parlamentaria desde una perspectiva polemológica. Puesto que la Antártida puede convertirse en un elemento determinante para un camino conjunto de paz y fraternidad.

Acción que debe considerar la reanudación de las actividades por parte de Rusia en su territorio antártico luego de 30 años, realizando levantamientos hidrográficos de minerales y construyendo bases aéreas. Y la exploración de minerales por parte de China que, además ejecuta el proyecto Dome A en el territorio antártico australiano con fines de observación.

Por último, se debe destacar la reorganización y recomposición de la diplomacia parlamentaria chilena, tras el evidente quiebre con la política exterior impulsada por el Presidente Sebastián Piñera, en su segundo mandato. Molestia y división provocada por la carta enviada a la Corte Interamericana de Derechos Humanos, la renuncia al pacto migratorio y los cuestionamientos al tratado de Escazú. Problemática que, en el marco, de la tramitación del Estatuto Chileno Antártico empezó a cambiar, generando un nuevo camino de cooperación, diálogo unidad, bajo los lineamientos de una política de Estado. Una Política Exterior que trabaja en forma conjunta con la diplomacia parlamentaria, comprendiendo las percepciones del Congreso Nacional. Y que esta vez, avanzó mirando el futuro de la "Gobernanza Antártica y Subantártica".

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

a) Libros

Aranda, Gilberto y Jorge Riquelme. "Los Actores de la Política Exterior: El Caso del Congreso Nacional de Chile" *Revista Polis* Vol. 10 n° 28 (2011), pp. 359-392.

Artaza, Mario y César Ross. *La Política Exterior de Chile, 1990-2009: del aislamiento a la integración global* (Santiago: Universidad de Santiago, 2010)

Burgos, Mauricio y José Riffo. *Diplomacia Parlamentaria* (Valparaíso: Senado de la República de Chile, 2014).

Burgos, Mauricio. "El rol de la diplomacia parlamentaria en el desarrollo de las medidas de confianza mutua, en el marco de la estrategia de seguridad de Chile con países limítrofes" *Hemiciclo. Revista de Estudios Parlamentarios* n° 18 (2018).

Colacrai, Miryam y Rosanna Schanzer. "La Diplomacia Parlamentaria: Su Aporte En La Construcción De Intereses Compartidos y Fomento De La Cooperación Entre La Argentina Y Chile" *Dos Puntas* n° 13 (2016), pp. 17-34.

Galtung, Johan. "Violencia, guerra y su impacto. Sobre los efectos visibles e invisibles de la violencia" Polylog. Foro para filosofía intercultural n° 5 (2004).

Gorostegui, José y Rodrigo Waghorn. *Chile en la Antártica. Nuevos desafíos y perspectivas* (Santiago: USACH-ADICA, 2012).

Hevia, J. "Una experiencia de tres años" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 59-68.

Le Dante, C. *La Fuerza de Paz "Cruz del Sur" Instrumento del Multilateralismo Chileno-Argentino* (Chile: Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, ANEPE, 2010).

Leyton, C. "Riesgos de las Medidas de Confianza Mutua y la Transparencia Militar" *Política y Estrategia* n° 103 (2006), pp. 51-62.

Martínez, M. Á. "La diplomacia parlamentaria y la construcción de la paz" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 47-57.

Menem, E. "La acción exterior del Senado argentino" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 29-36.

Obrador, Rodrigo y Edmundo Serani. "Funciones del parlamento y diplomacia parlamentaria: desafíos y oportunidades" *Hemiciclo: Revista de Estudios Parlamentarios* (2009), pp. 27-44.

Orrego, Francisco. *La Antártica y sus recursos. Problemas científicos, jurídicos y políticos* (Santiago: Ed. Universitaria, 1983).

Rojas, Francisco. "Las Medidas de Confianza Mutua y de Seguridad: perspectivas desde Chile" *Revista Fasoc* Año 17 n° 1- n° 2 (enero-junio, 2002), pp. 32-43.

Ruperéz, J. "Asambleas parlamentarias y diplomacia: la OSCE y la OTAN"

Política Exterior Vol. XIII (1999), pp. 37-45.

Salimena, Gonzalo y Vicente Teruggi. "El Rol de la Diplomacia Parlamentaria en un Mundo Signado por la Inseguridad" *Boletín del Departamento de Seguridad Internacional y Defensa* n° 20 (Instituto de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de La Plata, 2017).

Sursky, Javier. "Polemología y derecho humano al desarrollo: Clausewitz y la cooperación internacional" *Revista IUS* Vol. 11 n° 40 (julio-diciembre, 2017).

Tanus, Sonia, Carina Lacey. Nicolás Wild y Heidi Raimondo. "Disputas de soberanía antártica en época de pandemia: el juego legislativo de acción-reacción entre Argentina y Chile" *RIHUMSO* Año 9 n° 18 (2021), pp. 173-191.

Tello, Ángel. *Teoría de las Relaciones Internacionales desde un punto de vista Político-Polemológico* (Argentina: Universidad Nacional de la Plata, Tesis Doctoral, 2010).

Trillo-Figueroa, Federico. "Parlamento y Política Exterior" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 17-27.

Troncoso, Claudio. "Parlamento y Política Exterior de Chile: Un balance de veinte años (1990-2010)" *Serie de Estudios Konrad Adenauer Stiftung* n°6 (Chile, 2011).

Van Klaveren, Alberto. "Entendiendo las Políticas Exteriores Latinoamericanas: Un modelo para armar" *Revista de Estudios Internacionales* Vol. 25 n° 98 (1992), pp. 169-216.

Van Klaveren, Alberto. "La Promoción de la Democracia como Principio de la Política Exterior". En: Mario Artaza y César Ross (Ed.). *La Política Exterior de Chile, 1990-2009: del aislamiento a la integración global Chile* (Santiago: Universidad de Santiago, 2010).

Violante, L. "Diplomacia parlamentaria en Italia" *Política Exterior* Vol. XIII (1999), pp. 5-15.

b) Artículos Web

Centro de Capacitación y Estudios Parlamentarios, CEP. *Diplomacia Parlamentaria*. (2011). En: http://www.congreso.gob.pe/DGP/CCEP/estudios/Articulo_Diplomacia_Parlamentaria.pdf

c) Entrevistas

Ascencio, Gabriel. Diputado DC, ex presidente de la Cámara de Diputados y ex embajador en Ecuador (2018).

Insulza, José Miguel. Senador PS, Ex Canciller y Ex secretario general de la OEA (2018).

Matta, Manuel Antonio. Presidente de la Comisión de Defensa de la Cámara de Diputados (2018).

Pugh, Kenneth. Senador y ex Almirante de la Armada de Chile (2018).

d) Prensa

Orrego, Francisco. "Desafíos en política exterior" *El Mostrador* (8 agosto 2020).

Pugh, Kenneth. "Estatuto Chileno Antártico, un avance para Chile" *Cooperativa* (11 agosto 2020).

Ribera, Teodoro. "El nuevo Estatuto Antártico y los desafíos pendientes" *La Tercera* (11 diciembre 2020).

Urquizar, Pablo. "Las virtudes del nuevo Estatuto Chileno Antártico" *El Mostrador* (21 agosto 2020).

"Senado de Argentina aprueba proyectos sobre soberanía en las Malvinas y en la Antártica" *La Tercera* (24 julio 2020).

"Piñera y firma de acuerdos con gobierno de Fernández: dice que han permitido fijar "una hoja de ruta" para "profundizar relaciones" entre Argentina y Chile" *La Tercera* (26 enero 2021).

e) Documentos Legislativos

Allamand, Andrés. "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Ascencio, Gabriel. "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Biachi, Carlos. "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

Desbordes, Mario. "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Espina, Alberto. "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular,

por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Girardi, Guido. "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

Girardi, Guido. "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Goic, Carolina. "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

Informe de Comisión de Relaciones Exteriores del Senado. (2020). En: http://www.senado.cl/appsenado/templates/tramitacion/index.php?boletin_ini=9256-27

Insulza, José Miguel. "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

Insulza, José Miguel. "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Kort, Issa. "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Letelier, Juan Pablo. "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

Moreira, Iván. "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

Moreira, Iván. "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Mulet, Jaime. "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Navarro, Alejandro. "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

Provoste, Yasna. "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Pugh, Kenneth. "Intervención en la sala del Senado, en votación en general, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2019).

Ribera, Teodoro. "Intervención en la sala del Senado, en votación en particular, por proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

Tramitación de Proyecto de Ley que establece Estatuto Antártico. En: https://www.senado.cl/appsenado/templates/tramitacion/index.php?boletin_ini=9256-27

Toha, Jaime. "Intervención en la sala de la Cámara de Diputados, despacho a Ley de proyecto sobre Estatuto Chileno Antártico" (2020).

f) Leyes

Ley N° 21.255. Establece el Estatuto Chileno Antártico. En: https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1149631

MAGALLANES: IMAGINARIO HISTÓRICO Y PERCEPCIONES POLÍTICAS DE UNA PROTOGLOBALIZACIÓN

Miguel Salazar Urrutia

1. INTRODUCCIÓN

Las conmemoraciones históricas, como es habitual, nos invitan a reflexionar en sobre a los hechos del pasado que han marcado un antes y un después en la senda evolutiva del ser humano. Sin embargo, los nuevos avances y las asociaciones de las ciencias sociales y humanas nos invitan a realizar un revisionismo de la historiografía construida, en este caso, en torno a la imagen de Hernando de Magallanes y las percepciones histórico-políticas que podemos hacer hoy, quinientos años después, sobre su expedición.

Efectivamente, Magallanes es ante todo "una imagen". Envuelta por símbolos que atraviesan las fronteras culturales, esta ha sido alimentada en el tiempo de la historia[1] por una legitimación de la hegemonía occidental en el mundo. Sin embargo, la figura de Magallanes posee muchas vicisitudes que nos permiten establecer ciertos matices en relación a su mitificación e imaginario.

---

[1] Jean-Jacques Wunenburger, *L'imaginaire. Que sais-je?* (Paris: Presses Universitaires de France, 2020).

Es tan importante la hazana de Magallanes para la política mundial de la naciente época colonial de los siglos XVI, XVII y XVIII y la posterior época republicana de América Latina del siglo XIX, así como para toda la seguidilla de exploraciones de los mares australes por lo navegantes europeos que acabaron por descubrir y conquistar, humanamente hablando, el continente antártico. Sin duda, preguntarse, quinientos años después, sobre los efectos geopolíticos que tuvo este hecho para la configuración del orden político del mundial, resulta un ejercicio históricamente necesario y políticamente obligatorio.

Es necesario considerar que el descubrimiento del estrecho, más allá de comprender una simple hazaña histórico-geográfica, este debe ser comprendido también desde la ciencia política y las relaciones internacionales. Efectivamente, en consideración de los efectos en el ordenamiento político del planeta, el descubrimiento de Magallanes nos permite comprender la acción y movilización de los actores estatales y no estatales en el sistema internacional de la época. Sin embargo, las tradicionales divisiones temporales de la historia tienen un efecto aislacionista de los hechos existiendo fenómenos políticos globales que pueden ser estudiados en la larga duración. Sin duda, la globalización es *per se* el ejemplo más evocado e inequívoco. De este modo, por medio de este trabajo conmemorativo, se considera que Hernando de Magallanes podría ser percibido como un actor transnacional que gatilló el inicio de una protoglobalización, cuyos efectos geopolíticos hemisféricos son de larga duración. De este modo, vale preguntarnos ¿En qué medida el contexto geopolítico del siglo XVI instauró las bases de una temprana globalización? ¿Podemos concebir la figura de Hernando de Magallanes como un actor transnacional? ¿Es el proyecto de Magallanes el desencadenante de una protoglobalización occidentalocentrista? ¿Qué efectos geopolíticos se pueden desprender de su hazaña en el corto, mediano y largo plazo?

Así, a partir de una contextualización de las coyunturas geopolíticas del siglo XVI, se abordará la hazaña de Magallanes como un hecho producido por las emergentes tendencias económicas protoglobalizantes. En segundo lugar, abordaremos la figura de Magallanes como un personaje histórico a deconstruir que suscita muchas vicisitudes que nos permiten comprender, desde el presente, su imaginario y legado. Por último, el

presente trabajo abordará, sintéticamente, los efectos geopolíticos de la hazaña de Magallanes en distintas etapas temporales, en una puesta en valor de su hazaña para el orden mundial vigente.

2. POLÍTICA MUNDIAL Y RELACIONES INTERNACIONALES DEL SIGLO XVI: LOS ALBORES DE UNA PROTOGLOBALIZACIÓN

"La razón del más fuerte es siempre la mejor (…)", decía el novelista francés Jean de La Fontaine (1647-1695) en una de sus más célebres fabulas. En gran medida la política del siglo XVI y de la modernidad misma está caracterizada por tal principio. Hijo de su tiempo, La Fontaine hace referencia a las interacciones cotidianas del diario vivir de la época, describe cómo los *rapports de pouvoir* y las asimetrías sociopolíticas de las mismas se dan en una lógica de juego de suma cero, es decir, solo pueden existir un perdedor y un ganador: el más fuerte.

El siglo XVI, fue un siglo caracterizado por varios eventos e ideas que desafiaron los paradigmas construidos durante toda la edad media. Efectivamente, esta época trajo consigo la renovación de las ideas políticas constituida por la renovación del Estado moderno y la política positiva, la influencia y los ideales del humanismo cristiano, así como la reforma y sus concepciones políticas constituidas en las personalidades de Lutero y Calvino. El absolutismo monárquico fue una respuesta a los movimientos revolucionarios de aquella época aceptando la tradición y la naturaleza de la autoridad monárquica existente a través de la obediencia cultivada desde hace siglos por la iglesia católica[2].

Eduardo Galeano en su reconocida obra *Las Venas Abiertas de América Latina* concibe, en las primeras páginas de su obra, que la división internacional del trabajo consiste en que unos países se especializan en ganar y otros en perder[3] y efectivamente esta era la lógica de los intercambios

---

2 Jean Touchard, *Historia de Las Ideas Políticas* (Madrid: Ed. Tecnos, 1975).

3 Eduardo Galeano, *Las Venas Abiertas de América Latina* (Madrid: Ed. Siglo XXI, 1980).

comerciales en la época de Hernando de Magallanes. El atesoramiento de oro y plata provenientes de ultramar como principal -por no decir única- fuente de riqueza de la "nación", fue la tónica de la doctrina económica que caracterizo la época: el mercantilismo. Este último, promovió la protección de las industrias internas contra la concurrencia extranjera, siendo el Estado el principal impulsor de las compañías comerciales europeas que dominaron la economía del globo a través de las nuevas rutas descubiertas en los mares y océanos del globo.

Al respecto, Immanuel Wallerstein dedicó al siglo XVI el primer de los tres tomos de su obra *The Modern World-System*[4] como un periodo temprano de la economía capitalista en que la ideología reinante no era la de la libre empresa, ni siquiera el individualismo, la ciencia, el naturalismo o el nacionalismo. Todos estos tardarían hasta el siglo XVIII o XIX en madurar como visiones del mundo. En la medida en que parecía prevalecer una ideología, esta era la del estatismo o más bien la *raison d'Etat*[5]. Wallerstein se pregunta ¿Por qué el capitalismo, un fenómeno que no conocía fronteras, habría sido sostenido por el desarrollo de estados fuertes? Indicando que esto no es una paradoja, afirma que el rasgo distintivo de una economía-mundo capitalista es que las decisiones económicas están orientadas principalmente a la arena de la economía-mundo, mientras que las decisiones políticas están orientadas principalmente a las estructuras más pequeñas que tienen control legal, los Estados (naciones-estado, ciudades-estados, imperios) dentro de la economía mundial[6].

Es por esta razón que la globalización, entendida como un fenómeno

---

4 Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century. Studies in Social Discontinuity* (Berkeley, CA: University of California Press, 2011).

5 Esta última idea es comúnmente asociada a la obra *El Príncipe* de Nicolás Maquiavelo, en vista y consideración de que los asuntos del Estado deben estar separados de toda moral y ética con único objetivo de asegurar su conservación como tal frente a los vaivenes de la *fortuna*. Al respecto, véase: Nicolás Maquiavelo, *El Principe* (Carcelona: Brontes, 2015).

6 Wallerstein (2011), p. 111.

histórico "en curso" y definida como la aumentación acelerada de las relaciones de interdependencia entre las actividades y estructuras de actores principalmente económicos en distintas partes del planeta[7], ha sido observada por la historiografía reciente como un proceso histórico planetario de larga duración cuyos orígenes se encuentran en los albores de la modernidad a fines del siglo XV et inicios del XVI. En efecto, para Philippe Moreau, la globalización debe entenderse como el resultado de la europeización del mundo por medio de la conquista de territorios y la imposición a la humanidad con el fin de redefinirse ante el choque de las ideas de las ideas y creencias de la modernidad occidental[8]. Sin duda, hacer una conmemoración de los quinientos años de la conmemoración del paso de Hernando de Magallanes por el estrecho que hoy lleva su nombre, nos aporta une rica materia histórica para la reflexión en cuanto a la construcción del actual sistema internacional.

Pablo Vargas Gómez, en su obra *Las plantas de la expedición Magallanes-Elcano (1519-1522),* define la expedición de Magallanes-Elcano como una empresa internacional que demostró la esfericidad de la tierra, permitiendo conocer la configuración de los océanos y continentes, siendo el inicio de una globalización entendida como la conexión entre diferentes regiones del globo terráqueo. El objetivo, afirma el autor, era comercial y botánico promoviendo el descubrimiento de nuevas tierras y rutas comerciales para la búsqueda de especias tales como la nuez moscada, la canela, el jengibre, la pimienta y, sobre todo, el clavo de olor[9].

Sin embargo, resulta audaz incluir este hecho dentro de lo que hoy conocemos como globalización, ya que la contemporaneidad del concepto puede, en efecto, ser objeto de críticas ontológicas, epistemológicas y de cronicidad con el hecho. A este propósito, François Chabet, en la obra

---

7 Arnaud Blin y Gustavo Marín, *Diccionario Del Poder Mundial* (Paris: LOM, 2013).

8 Philippe Moreau, *La mondialisation. Que sais-je?* (Paris: Presses Universitaires de France, 2016), p. 7.

9 Pablo Vargas, *En Búsqueda de Las Especias Las Plantas de La Expedición Magallanes-Elcano (1519-1522)* (Madrid: CSIC, 2020).

La Mondialisation Culturelle, particularmente en su primer capítulo *Histoire des mondialisations avant 1820-1840: mondialisation archaïque et protomondialisation* situaría la hazaña de magallanes dentro de una estructura temporal diferente. Para el autor, el proceso de globalización ha existido desde que el hombre entró en la historia, en un momento en que la construcción de sistemas políticos, económicos, religiosos, técnicos y culturales supralocales engendra toda una serie de liberalizaciones[10].

Así, estableciendo una datación del fenómeno, la primera dinámica mundial denominada "globalización arcaica" tiene sus orígenes en la edad de bronce, a partir del 4000 a. de C. hasta el inicio del siglo XVI. Aunque existieron importantes paréntesis temporales traducidos en guerras y epidemias que frenaron regularmente los procesos de interacción, los flujos de intercambios y préstamos culturales se generalizaron en el espacio euroasiático. Efectivamente, el uso del papel, la imprenta, o la fabricación de la seda pasaron de este a oeste, así como los productos de vidrio y pinturas en perspectiva de la época en sentido contrario. Esta temprana y larga dinámica histórica dio paso a lo que Hopkins llamó "protoglobalización[11]", la cual perduraría has el final del siglo XVIII, caracterizada por una creciente influencia y control de los Estados europeos sobre el mundo y que en definitiva consolidó las bases de la Revolución Industrial y del capitalismo como motores de cambio histórico a escala planetaria.

Además de ser un fenómeno de interdependencia económica entre distintas regiones del planeta, la protoglobalización de Magallanes no sería posible sin los avances de la tecnología y la información. La invención de la imprenta a mediados del siglo XV por Johannes Gutenberg fue el primer paso para la creación de una protosociedad de la información, permitiendo la divulgación de la ciencia existente y de los progresos tecnológicos en términos de navegación. Por consiguiente, la búsqueda permanente de rutas comerciales hacia otras regiones del planeta tenía

---

10 François Chaubet, *La mondialisation culturelle. Que sais-je?* (Paris: Presses Universitaires, 2018).

11 Antony Hopkins, *Globalization in World History* (London: Pimlico, 2002).

como principal objetivo obtener un acceso preferencial o más bien, el control absoluto de las materias primas requeridas por Europa. Durante dicho siglo, el arte de navegar pasó a ser uno de los grandes elementos de cambio en todo lo relativo a la magnitud, los límites, la forma y distribución de tierras y aguas del planeta[12]. Los viajes de Marco Polo, Ibn Battutam, Nicola de Coni y otros celebres viajeros del pasado reciente de la época, así como las atrevidas singladuras y los sorprendentes descubrimientos de los portugueses a lo largo de la costa africana, despertaron un afán incontenible de saber geográfico[13].

El ímpetu náutico se ensanchó por una razón económica: el acceso a la regiones remotas y cuasi misteriosas de la India Gangética, Ceilán, Malaca y las islas de la Sonda de donde procedían la famosísimas y altamente cotizadas especias (pimienta, canela, clavo de olor, nuez moscada y otras) que habían pasado de ser de creciente necesidad y uso común en Europa. El comercio de estos productos se encontraba virtualmente monopolizado por los musulmanes en sus lugares de extracción y rutas de tráfico y, su arribo a Europa, por los venecianos, siendo, para unos y otros, causa de enriquecimiento y poderío[14].

La constancia de los portugueses tuvo como premio, a inicios de siglo XVI, la conquista y el dominio de la fuente misma de la riqueza económica: las tierras de la especiería, permitiéndoles forjar un gran dominio colonial que hicieron de Lisboa el emporio mercantil de Occidente. Por su parte, Castilla, que sería España luego de su unificación nacional, había asumido la empresa colombina del acceso a la Indias por la novedosa ruta del poniente que significó, a partir de 1492, el hallazgo de un territorio colosal que se iba dilatando tanto hacia el norte como al sur, sorprendiendo por su variado contenido vital que inquietaba a los navegantes y exploradores, porque nada de los que se encontraba guardaba

---

12 Mateo Martinic, *Historia de La Región Magallánica* Tomo I (Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes, 2006), p. 131.

13 Martinic (2006), p. 132.

14 Martinic (2006), p. 132.

semejanza con las tan codiciadas y afamadas Indias[15]. De este modo, durante todo el siglo XVI, el mundo entró en la dominación colonial de las potencias española y portuguesa, encontrándose por primera vez sumido a políticas de orden planetario entre estas dos fuerzas monárquicas.

El tratado de Tordesillas de 1494[16], más allá de establecer dos líneas de polo a polo sobre el mapa del mudo conocido y no conocido hasta entonces, nos permite comprender el grado de poder decisorio que tenía la Iglesia Católica a través de la figura del papa Alejandro VI quien, con anterioridad a la promulgación de dicho tratado, pavimentó el camino de dicho acuerdo a través de cuatros bulas[17]. Es decir, las decisiones relativas al ordenamiento del mundo conocido y no conocido descansaban en la autoridad político-religiosa del papa como el representante de Dios en la tierra y por tanto la máxima autoridad para la resolución de diferendos entres las monarquías católicas de la época[18]. Como es bien sabido, dicho tratado estableció un meridiano de polo a polo[19], toman-

---

15 Martinic (2006), p. 133.

16 Declarado patrimonio de la humanidad desde el 2007 por la Unesco debido a su alto valor histórico como Memoria del Mundo

17 Breve *Inter Caetera* del 3 de mayo. Bula menor *Inter Caetera* del 4 de mayo. Bula menor *Eximiae devotionis* del 3 de mayo. Bula *Dudum siquidem* del 26 de septiembre.

18 Según Vander Linden, para los reyes de Francia e Inglaterra, cuya línea de conducta con respecto al papa habían imitado, no reconocieron la jurisdicción suprema de la Santa Sede ni siquiera en asuntos eclesiásticos. Al respecto, véase: H. Vander Linden, "Alexander VI. and the Demarcation of the Maritime and Colonial Domains of Spain and Portugal, 1493-1494" *The American Historical Review* Vol. 22 n° 1 (1916), pp. 1-20.

19 El conocimiento de los polos en aquella época era más bien teórico y su sustento descansaba en las creencias de los relatos del explorador griego Piteas y su expedición hacia los mares boreales entre 380 y 330 a. de C., con el objetivo de comprobar que la tierra era redonda descubrió parte de las tierras del Ártico. Posteriormente, el astrónomo y astrólogo griego Ptolomeo (90-168 d. C.), representó, en lo que demuestra la carta reconstruida por Johannes de Armsshein de 1482, el océano indico bordeado por una *Terra Incognita* en la lógica del equilibrio polar de la tierra. En el mismo sentido, el mapa de Piri Reis de 1513 habría detallado una costa conectada a la zona austral de América del Sur. De manera

do una imprecisa medida de longitud de 370 leguas al oeste de las islas Cabo Verde y otro aún más impreciso y desconocido contra-meridiano que marcaba, con mucha inexactitud, el final del dominio español frente al portugués. Al respecto, es necesario saber que el antimeridiano que establecería el límite oriental de los imperios en cuestión, el cual debía ser en teoría la continuación de la línea esférica del meridiano acordado en el tratado de Tordesillas, no fue establecido hasta la firma del tratado de Zaragoza 22 de abril de 1529 entre Carlos I de España[20] y Juan III de Portugal que, luego del retorno de la expedición de Magallanes, fijaron una línea de polo a polo en un semicírculo situado 17 grados al nordeste de las Molucas que sumaban 297 leguas aproximadamente[21] desde estas islas. Estas últimas, siendo objeto de controversia entra ambas partes, fueron finalmente compradas por la corona lusitana por 350.000 ducados de oro[22], en un acuerdo con ciertas reservas por parte de la corona española[23].

La constatación continental del "Nuevo Mundo" por Américo Vespucio al cabo de sus extensos viajes entre 1497 y 1502 por la costa oriental del nuevo continente, fue rápida y convincentemente difundida por Europa. Dicha convicción perpetuó, por los geógrafos contemporáneos, su nombre en aquel enorme territorio: América[24]. Sin embargo, América, de alguna forma u otra, representaba un obstáculo ante el gran objetivo económico de alcanzar las regiones asiáticas orientales. Desde

---

más fehaciente, en 1531 el francés Oronce Fine, realizaría una de las primeras proyecciones polares del globo.

20 También Carlos V del Sacro Imperio Romano Germánico.

21 Miguel Pino, "El Tratado de Zaragoza de 22 de Abril de 1529 Como Anticipo a La Conquista de Filipinas". En: *Guerra, Derecho y Política. Aproximaciones a Una Interacción Inevitable* (Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, 2014), p. 30.

22 Pino (2014), p. 29.

23 La venta de dichas islas podía ser invalidada a cambio de la devolución del pago realizado por la corona portuguesa en la lógica de una retroventa. Esta cláusula dejaba a España en una aventajada posición frente a los lusitanos.

24 Martinic (2006), p. 134.

aquel entonces, la búsqueda de un paso a través del nuevo continente se convirtió en un objetivo estratégico ante los términos del Tratado de Tordesillas[25]. De esta manera, en 1503 el rey Fernando convocó a los mejores pilotos de la época, Juan de la Cosa, Américo Vespucio, Juan Días de Solís y Vicente Yáñez Pinzón para formular un proyecto que nunca prosperó: descubrir los territorios siguiendo hacia el sur la costa del Brasil. En un nuevo interés del monarca, este encomendó a Días de Solís y a Yánez Pinzón la búsqueda del supuesto paso a lo largo de la costa de América Central, la cual también fracasó. Por su parte, Portugal también comenzó a interesarse en tal proyecto con el objetivo de acortar sus distancias entre la península ibérica y las tierras de las especias. Por consiguiente, los lusitanos se empeñaron por encontrar el paso en Norteamérica, aunque sus esfuerzos fueron en vano[26].

En la segunda década del siglo XVI, Fernando de Aragón encargó a Díaz de Solís una nueva expedición destinada a ocupar las islas de las especias que aparentemente, y en función de los conocimientos de los expertos en geografía y las disposiciones del tratado de Tordesillas, estaban bajo la jurisdicción española. No obstante, la iniciativa fue contestada por el rey de Manuel de Portugal, lo que significó el fin del proyecto[27], dilatando, en definitiva, una eventual llegada de los hispanos a las Molucas.

Las alturas de Darién permitieron a Vasco Núñez de Balboa realizar un avistamiento trascendental para la época: la existencia de un inmenso mar que bañaba las costas occidentales del nuevo mundo, dando un nuevo impulso a la búsqueda de un paso interoceánico. La corona española encomendó una vez más a Díaz de Solís una misión exploratoria para encontrarlo siguiendo la costa hacia el sur, sobrepasando la línea demarcatoria hasta dar con el rio de la Plata que nombró Mar Dulce. Sin embargo, Díaz de Solís murió en un incidente con los aborígenes, lo que determino el fin de la expedición en 1516[28].

---

25 Martinic (2006), p. 134.

26 Martinic (2006), p. 134.

27 Martinic (2006), p. 134.

28 Martinic (2006), p. 135.

Es en este contexto en que aparece la figura de Hernando de Magallanes, quien, según lo que se sabe, no fue muy valorado por el soberano Manuel de Portugal. Su proyecto para alcanzar las islas de las especias a través de occidente, de un carácter más bien secreto y nutrido por sus experiencias como navegante de las rutas del océano indico, lo conducen a solicitar al rey la liberación de sus obligaciones con la corona portuguesa. Efectivamente, según Lord Stanley of Aderley, solo el rey Manuel tuvo la culpa de la perdida de los servicios de Magallanes que, sin ser muy consciente de su valor, el rey Carlos I si los supo apreciar. Incluso, afirma el autor, es difícil creer que el agravio del que se quejaba Magallanes, que lo llevó a buscar otro destino, fuera simplemente la denegación de un ascenso en el rango de servidor de la corona[29] y, que por lo demás, era bien merecido. Sobre todo, porque la negativa del rey no solo sacrificaba sus esperanzas y bienes en su propio país, sino que lo condenaba a la inacción, a la oscuridad -de su imagen- y a la inutilidad[30]. Su descontento con la corona portuguesa lo llevó en 1517 a un autoexilio en Sevilla, donde trabajó en la maduración de su proyecto y en el establecimiento de contactos en la sociedad sevillana local y extranjera. Contactos que finalmente lo condujeron a una audiencia con el rey Carlos I entre febrero y marzo de 1518. Magallanes expuso su proyecto preparado por el mismo y el cosmógrafo Rui Faleiro. Así,

---

29 Cierta fuente afirma que, el 29 de marzo de 1514, Magallanes escribió una carta al rey Juan I solicitando una indemnización traducida en un aumento de su pensión en 100 reis mensuales, por la pérdida de su caballo alazán y el uso de su pierna derecha lesionada por una herida que lo dejo medianamente cojo en las sus últimas expediciones a su servicio. El rechazo del rey provocaría la suficiente indignación de Magallanes para desear exiliarse de su país. Además, otra fuente asegura que habiendo solicitado en persona al rey una licencia para dejar el reino, este le respondió que nada lo detenía. Magallanes se habría retirado del lugar rompiendo su licencia de filiación con la corona (*alvará de filhamento*). El rey lo vio tirar los trozos de papel al suelo y, enterándose que se trataba de un documento de cancillería, se ofendió de tal manera que quiso castigarlo, pero nadie lo pudo encontrar. Al respecto, véase: Bertrand Romain, *Qui a Fait Le Tour de Quoi?: L'affaire Magellan* (Lagrasse: Verdier, 2020), pp. 25-26.

30 Lord Stanley of Alderley, *The First Voyage Round the World by Magellan* (Farnham: Hakluyt Society, 2010).

en su calidad de veterano de las Indias, logró convencer al rey Carlos I y las capitulaciones, es decir: el contrato entre él y la corona, se firmaron en Valladolid el 22 de marzo de 1518[31]. El proyecto fue llevado a cabo el 10 de agosto de 1519 con tres objetivos específicos. En primer lugar, encontrar el paso por el sur del nuevo continente descubierto que lo conduzca a oriente. En segundo lugar, constatar si aquel paso permitía obtener acceso a las islas de las especias navegando dentro del domino español. Y, en tercer lugar, comprobar si dichas islas estaban, de acuerdo con el impreciso contra-meridiano del tratado de Tordesillas, dentro de la soberanía de España o no.

Por consiguiente, el archipiélago de las Molucas es el meollo de un asunto geopolítico determinado simple y llanamente por la "imprecisa constatación" de una línea imaginaria que delimitaría las zonas de influencia de las dos potencias de la época sobre las codiciadas y lucrativas especias. Lo mejor de todo: por medio de una nueva ruta comercial "soberana" a través de occidente. Sin duda, la carrera por el control de estas regiones del planeta, asientan las bases de una protoglobalización liderada por la indignación de un exiliado portugués al servicio de la corona española, que nos permite percibir la figura de Magallanes como un actor transnacional movilizado por sus intereses personales y la reivindicación de su propia libertad deliberativa, no sin riesgos y enemistades, frente a las despóticas y competitivas autoridades políticas de la época.

3. MAGALLANES: DECONSTRUCCIÓN DE UNA IMAGEN MITIFICADA

Dentro de lo formalmente conocido, Hernando de Magallanes nació en una familia de la nobleza portuguesa alrededor de 1480 en Sabrosa o en Porto en el norte de Portugal, involucrándose muy tempranamente en la marina. En 1505 participó en la expedición de Francisco de Almeida[32], la cual le permitió familiarizarse durante varios años con la ruta de las

---

31 Romain (2020), p. 33.

32 Almirante y virrey portugués en las Indias hacia 1450-1510.

Indias. Su contacto permanente con el sudeste asiático durante los primeros años del siglo XVI, sobre todo en Malaca, le permitió acceder a la compra de su esclavo Henrique[33], así como participar en la expedición para la conquista de esta bajo las órdenes del Alfonso de Albuquerque entre 1509 y 1511. No obstante, Magallanes no formó parte de dicha empresa. Su cercano amigo, Francisco Serrano, fue quien en definitiva continuando en dicha expedición, le describió en sus cartas las riquezas de estas islas[34]. El vínculo previo de Magallanes con el sudeste asiático a través de su participación en la expansión colonial de los portugueses, sumado al hecho de adquirir un esclavo originario de estas regiones, fue sin duda una etapa preparativa a su posterior expedición rumbo a las Molucas. Tal como decía Seneca: "la suerte" es lo que ocurre cuando la preparación coincide con la oportunidad.

Como es sabido, Magallanes partió de Sanlúcar de Barrameda y navegó hacia el suroeste, llegando a la costa de la actual Argentina y continuó hacia el sur descubriendo el célebre estrecho que hoy lleva su nombre, en aquel entonces: el "Paso del Sudoeste". Atravesó el océano con particular suerte, encontrándolo tan tranquilo que lo llamó "Pacífico"[35]. No obstante, estando en las Filipinas, los nativos de la isla de Mactán le dieron muerte el 27 de abril 1521 en un conflicto bastante controvertido. Así, el segundo al mando de la expedición, el vasco Sebastián de Elcano, continuó el viaje alcanzando las Molucas regresando a España el 6 septiembre de 1522[36] realizando, por defecto, la primera vuelta al mundo.

Mucho de lo que se conoce sobre la expedición de Magallanes es por medio de las crónicas de Antonio Pigafetta, uno de los principales escri-

---

33 Henrique fue un personaje muy trascendental en la expedición de Magallanes hacia las Molucas. Su origen malasio le permitió comunicarse con los insulares durante la expedición en Filipinas. Al respecto, véase: Romain Parmentier and Antoine Baudry, *Magellan et Le Premier Tour Du Monde: Un Projet Fou À l'issue Tragique* Grandes Découvertes n° 4 (Namur: 50 Minutes, 2014), p. 22.

34 Parmentier and Baudry (2014), p. 7.

35 Antonio Oliveira, *Histoire du Portugal et de son Empire colonial* (Paris: Karthala, 1998), p. 165.

36 Oliveira (19989, p. 165.

tos que testimonian los detalles de la hazaña. En una edición francesa[37] del año 1800-1801, se observa que Magallanes solo forma parte de la mitad de la historia comprendida por dos de los cuatro "artículos" de la obra, los cuales no describen *per se* la figura del explorador. En gran medida, la obra es un relato escrito en plural y no deja ver la singularidad de Magallanes, pero nos entrega muchos detalles de los lugares recorridos, las rivalidades internas de la tripulación, las penurias de alimentos frescos que estos debieron soportar, así como de las difíciles situaciones que padecieron los navegantes en su contacto con los insulares. Sin mucho reparo, Pigafetta deja ver explícitamente la rivalidad que los capitanes españoles tenían con Magallanes a causa de su nacionalidad portuguesa y por estar al mando de la expedición patrocinada por el rey Carlos I. No obstante, su muerte a manos de los insulares de la isla de Mactán, deja ver el triste padecimiento del hecho en las palabras y el sentir de Pigafetta, a través de una profunda valorización de su persona:

> (…) Pero la gloria de Magallanes sobrevivirá a su muerte. Un hombre engalanado por todas las virtudes; siempre mostró una constancia inquebrantable frente a las más grandes adversidades. En el mar, se condenó a sí mismo a las más grandes privaciones que el resto de la tripulación. Entendido más que ningún otro en los conocimientos de las cartas náuticas, dominaba perfectamente el arte de la navegación, tal como lo ha comprobado realizando la vuelta al mundo como ningún otro antes que él otro ha osado tentar (…)[38].

Hoy por hoy, la historiografía contemporánea, sobre todo en este año conmemorativo, ha emprendido la tarea de deconstruir la figura de Hernando de Magallanes y su legado dentro en la historia universal. Efectivamente, Romain Bertrand, especialista en temas sobre la descolonización de Europa en el sudeste asiático, quien en su reciente obra

---

37 Antonio Pigafetta, *Premier Voyage Autour Du Monde Par Le Chevr Pigafetta Sur l'escadre de Magellan, Pendant Les Années 1519, 20, 21, et 22* (Paris: Chez H. J. 1800).

38 Pigafetta (1800), p. 125. Traducción del autor.

Qui a fait le tour de quoi? L'affaire Magellan, concibe la figura histórica de Magallanes como un caso o un asunto a desentrañar denominándolo *l'affaire Magellan.* Según el autor, a diferencia de Cristóbal Colon y Hernán Cortés, personajes que dejaron vastos testimonios de su puño y letra, es muy poco lo que se sabe de Magallanes. Más allá de su nacionalidad portuguesa y de los servicios prestados a la corona española, Magallanes es un representante de la Europa cristiana mercantilista y marca el inicio de la hegemonía de occidente en los océanos y continentes mundo. Sin embargo, se dice muy poco de la expansión del islam y del alcance comercial de China con los sultanatos del sueste asiático durante su expedición hacia las Molucas, cuyos indicios se pueden inferir de las crónicas de Pigafetta. Es por esta razón que la figura de Magallanes, según Bertrand, es reconocida como una epopeya grandilocuente envuelta de un imaginario heroico y legendario, cristalizando, junto a todos los hechos que contextualizan esta primera circunnavegación del globo, la entrada de Europa a la modernidad[39].

La empresa de Magallanes estaba compuesta por 242[40] hombres en las tripulaciones de las cinco embarcaciones: Trinidad, San Antonio, Concepción, Santiago y Victoria. Según la obra del autor, dicha empresa era tres veces mayor que la de Colón porque sus objetivos son ante todo económicos. Ir y volver, y en ningún caso circunnavegar el globo, la estricta instrucción de no sobrepasar la demarcación portuguesa habría forzado, en teoría, al navegante a tomar la vía de retorno[41]. De este modo, en vista y consideración de las dimensiones políticas, económicas y militares del viaje de Magallanes, Bertrand nos invita a tomar un poco de cautela ante la mitificación del personaje.

---

39 Xavier Mauduit, "Le Cours de l'Histoire: #Balancetonexplorateur: La Redécouverte de Magellan" (2020).

40 Entre los cuales de se debe considerar la rica heterogeneidad de la tripulación: 139 españoles (64 andaluces y 29 vascos), 31 portugueses, 26 italianos (18 genoveses), 19 franceses (5 bretones y 1 normando), 9 griegos, 5 flamencos, 4 alemanes, 2 irlandeses, 2 Negros, 2 mestizos (1 luso brasilero y 1 indio hispano), 1 inglés y 1 malayo: Enrique, el esclavo de Magallanes. Romain (2020), p. 37.

41 Mauduit (2020).

De igual modo, en octubre 2020 la revista francesa *L'Histoire*, conmemoró por medio de un trabajo colectivo, los quinientos años de la hazaña de Magallanes. La portada fue titulada: *L'énigme Magellan - Enquête sur un tour du monde imprévu,* estableciendo que el primer hecho no controversial de esta historia es que Magallanes no realizó la primera vuelta al mundo ya que dicho objetivo, aparentemente, no formaba parte del proyecto exploratorio. Magallanes, descrito como un hombre que hacía valer su palabra en función de lo poco que conocemos de él, seguramente no lo hubiera hecho. Para Valérie Hannin, directora de redacción de esta revista, Magallanes propuso al rey Carlos I de España navegar hacia el oeste en la búsqueda de un supuesto paso que permitiría llegar a las famosas Molucas. No obstante, su trágica muerte, considerada por lo demás estúpida debido a las circunstancias en las cuales sucedió[42], permitió, a Juan Sebastián Elcano, comprobar la esfericidad del planeta como capitán de La Victoria. Es a él a quien en definitiva se le debe atribuir el logro de la primera vuelta al mundo, aunque esta, como hoy se sabe, no formaba parte ni tampoco era un objetivo *sine qua non* del proyecto.

Muchas veces se discute en cuanto al financiamiento del proyecto de Magallanes por la corona española. ¡Y con justificada razón! Porque tanto esta como la de Colón son excepcionales en sí mismas. A diferencia de las tradicionales expediciones, estas fueron totalmente financiadas por el Estado. En otras palabras, es el financiamiento de un servidor privado que, de acuerdo con la especificidad de sus conocimientos, adquiere una facultad limitada en tiempo y en espacio en términos de representación estatal como resultado de una "política pararrealista". No hay que olvidar que la conquista de América se llevó a cabo por las llamadas empresas de conquista, la cuales eran por sobre todo "empresas privadas con financiamientos privados". Una vez conseguido el éxito de sus objetivos, estas recién eran reconocidas y podían acceder a las célebres capitulaciones y, por lo tanto, a una relación contractual de derechos y deberes con

---

42 A partir los relatos de Pigaffeta, la obstinación de Magallanes por someter y a los naturales de la isla de Mactán, lo condujeron a un enfrentamiento que pudo ser evitado. Al respecto, véase: Pigafetta (1800), pp. 119-125.

la corona. Si bien Magallanes servía al rey de Carlos I, también existían muchos españoles y otros extranjeros que servían al rey de Portugal[43]. Por lo tanto, la existencia de una concurrencia de proyectos privados de exploración y conquista de las nuevas tierras descubiertas del globo, era una práctica habitual en la época.

De este modo, el imaginario de Magallanes posee una significativa carga simbólica de la cultura occidental, una suerte de pseudoepopeya homérica de la modernidad que hoy se intenta deconstruir a través de una historiografía más asertiva. No obstante, y con una buena cuota de memoria histórica, los efectos de su paso por los mares australes no son en ningún sentido del tiempo breve, sino más bien de larga duración.

4. EL DESCUBRIMIENTO DE LA LLAVE DEL PACÍFICO: UN IMPACTO GEOPOLÍTICO DE LARGA DURACIÓN

Los corolarios de la empresa de Magallanes se pueden mesurar en el corto, mediano y largo tiempo histórico que ya suma quinientos años. Efectivamente, Antonio Pigafetta, a su llegada a Sevilla, el 8 de septiembre de 1522, no tardó en presentarse ante el rey Carlos I en Valladolid para entregarle su bitácora del viaje con todos los detalles de lo sucedido en la expedición, así como lo hizo con el rey Juan III de Portugal para contarle todo lo que vio y vivió. También lo hizo en Francia y se instaló en Italia al servicio del Phillippe de Villers de l'Ile-Adam[44]. De este modo ¿cuál es la lectura de este hecho sino la de un actor transnacional que vende sus conocimientos y experiencias a los poderes estatales de la época? Por lo mismo, no se debe descuidar la trascendencia histórica de los actores no estatales en las relaciones internacionales, comprendidos como el conjunto de individuos y organizaciones sin ninguna filiación estatal, lo que no implica, en ningún sentido, que su "acción no estatal" se despliegue de manera aislada de los Estados, sino todo lo contrario, es interdependiente a las dinámicas sociales de sistema internacional. Si se

---

43 Oliveira (1998), p. 164.

44 Pigafetta (1800), p. 231.

mira de cerca, los actores no estatales han contribuido, incluso moldeado la evolución histórica de este sistema. Esto nos conduce a la compleja discusión de los limites entre lo público y lo privado en las relaciones internacionales abordada por Jürgen Habermas, quien afirma que desde el siglo XVI, el antiguo intercambio epistolar fue transformado en una suerte de un "sistema corporativo" de correspondencia comercial[45] entre las naciones.

Efectivamente, Maximiliano Transilvano, quien fue cortesano del rey Carlos I, resulta un personaje elemental para entender los efectos inmediatos de la expedición de Magallanes-Elcano. El día en que este último y otros supervivientes de la expedición se presentaron a rendir cuentas ante el rey, Transilvano, cuya esposa Francisca de Haro que era sobrina del Mercader Cristóbal de Haro, el cual había invertido capital en la expedición de Magallanes, nos permite concluir que Transilvano tenía un particular interés en conocer los resultados de dicha expedición. De este modo, basándose en los comentarios que escuchó, redactó una epístola en latín dirigida al arzobispo de Salzburgo. Dicha carta fue impresa en Colonia, Alemania, en enero de 1523 con el título *De Moluccis Insulis.* Posteriormente siguieron apareciendo otras ediciones en París en julio y en Roma en noviembre del mismo año. Dicha epístola, fue editada varias veces a lo largo de las décadas siguientes y fue incluida por el geógrafo veneciano Giovanni Battisa Ramusio en su compilación *Navigationi e Viaggi.* La primera traducción al español fue publicada recién en el siglo XIX en la *Colección de los Viages* de Martin Fernandes de Navarrete. Estos escritos y relatos que se difundieron por toda Europa intensificaron el proceso de protoglobalización por medio de la información circulante de la nueva ruta austral. Así, entre el siglo XVI y finales del XVIII, dicha información movilizará a un sinfín de navegantes que al ritmo de los vientos y la fuerza natural las corrientes marinas[46] se aventuraron hacia latitudes cada vez más meridionales. Durante el siglo XIX, la fuerza del

---

45 Habermas Jürgen, *L'espace Public: Archéologie de La Publicité Comme Dimension Constitutive de La Société Bourgeoise. Critique de La Politique* (Paris: Payot, 1993).

46 Chaubet (2018), p. 6.

vapor y las nuevas tecnologías de la Revolución Industrial[47] incrementaron esta dinámica dando origen a la primera globalización.

Efectivamente, el paso de Magallanes por los mares australes trajo consigo una seguidilla de expediciones europeas y estadounidenses concatenadas en una continuidad de descubrimientos de las regiones australes del planeta y, por defecto, la Antártica. Según los autores de la obra *Conquêtes Antarctiques,* Guy Jaques y Paul Tréguer[48], comparado con lo que nos aporta Pigafetta en sus relatos durante el paso de la expedición por el estrecho en 1520, Magallanes pensó que estaba frente a la parte norte del continente antártico y aparentemente tenía razón. Hay que considerar que hace cincuenta millones de años, el paso de Drake no existía y el sur del continente americano estaba unido a la península antártica[49]. Por lo tanto, su razonamiento no estaba del todo errado. Posteriormente, en 1578, Francis Drake, después de atravesar el estrecho de Magallanes, se desvió hacia el sur más allá del paralelo 50 de latitud sur y con vientos contrarios[50] descubrió que la Tierra del Fuego era una isla y un océano abierto en la amplitud de su extremidad sur. En 1616, Wilem Schouten y Jacob Le Maire franquearon el paso de Drake y rodeando el cabo de Hornos[51]. En 1773, James Cook, durante su segundo viaje a bordo de la *Resolution,* acompañado de la *Adventure*, franqueó el círculo polar antártico alcanzando los 77°10'S sin avistar el continente antártico. Cook estaba seguro de que los balleneros y foqueros que cazaban entre el cabo de Hornos y la península Antártica lo desviaron con el objetivo de proteger su terreno de caza[52]. La Antártica no fue descubierta hasta

---

47 Chaubet (2018), p. 6.

48 Guy Jaques and Paul Tréguer, *Conquêtes Antarctiques* (Paris: CNRS, 2018).

49 Por sobre todo hay que considerar que la cordillera de los Andes es una cadena montañosa que en su extensión más austral se sumerge en el mar y emerge repetidas veces hasta el cabo de Hornos, su extensión meridional más extrema. La península antártica es en definitiva la continuidad natural de esta cadena montañosa bajo el nombre de Antantardes.

50 Jaques and Tréguer (2018), p. 33.

51 Jaques and Tréguer (2018), p. 33.

52 Jaques and Tréguer (2018), p. 33.

1820 en un reconocimiento compartido entre Fabian Gottlieb von Bellingshausen enviado por el Zar Alejandro I a bordo de la corbeta *Vostok* y la nave de apoyo *Virny* (el 28 de enero); el inglés Edward Bransfield (el 30 de enero) a bordo de la nave de comercio *Williams*; y el estadounidense Nathaniel Palmer (el 17 de noviembre) a bordo del velero *Hero*, siendo el estadounidense John Davis "el primero en desembarcar sobre el continente" el 7 de febrero de 1821 en la bahía Hughes, aunque este hecho es cuestionado por los historiadores[53]. Así, el descubrimiento de Magallanes inició una nueva era de navegación de los espacios australes y la Tierra del Fuego tomó un valor geoestratégico para la navegación transoceánica y polar.

Sin embargo, a inicios del siglo XIX, Chile consolidaba su independencia de España como una naciente república autónoma, pero no así su territorio. El establecimiento de los límites de Chile es el resultado de una política de Estado influenciada por los emergentes capitalistas ingleses con intereses en desarrollar actividades vinculadas al comercio de mercaderías, explotación de recursos naturales y el ofrecimiento de servicios de transportes por vías ferroviarias y marítimas. El creciente interés por las rutas comerciales trajo consigo una valorización por el estrecho de Magallanes por parte de los navegantes y viajeros europeos, el que no podía ser descuidado por la naciente república.

Aunque en un comienzo las regiones australes no formaban parte de la prioridad política de Chile, las autoridades de la época, Bernardo O'Higgins[54] y Manuel Bulnes, no tardaron en reaccionar ante el temor de que alguna de las potencias europeas que ya realizaban actividades, hiciera posesión del territorio[55]. La anexión del archipiélago de Chiloé al

---

53 Jaques and Tréguer (2018), p. 33.

54 Su aporte fue muy visionario al establecer los límites de Chile, afirmando que este limitaba al sur en el polo. Argumentos históricos que Chile sostiene para la delimitación de Territorio Antártico Chileno en 1940, a través del Decreto N° 1747 promulgado por el presidente Pedro Aguirre Cerda.

55 Lo que el historiador magallánico Mateo Martinic, denomina el movimiento marítimo de cazadores, hidrógrafos, científicos y mercantes como los precursores de la penetración colonizadora. Al respecto, véase: Martinic (2006).

territorio chileno a través del acuerdo de paz entre Chile y España, conocido como el tratado del Tantauco de 1826, marcó el fin de la guerra de independencia. Una vez solucionadas las controversias político-organizacionales de la naciente república chilena que dieron lugar a su primera constitución, durante la década de 1840 se inició la incorporación de los territorios australes.

Así, Manuel Bulnes como presidente de Chile entre 1841 y 1851, ordenó al intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, la construcción de una goleta para tomar posesión del estrecho de Magallanes y sus territorios colindantes. Dicha nave fue construida en la ciudad de Ancud y bautizada con el mismo nombre y puesta al mando del capitán de fragata inglés John Williams[56]. La goleta Ancud zarpo desde la misma ciudad donde fue construida el 22 de mayo de 1843 y arribó al estrecho, en Puerto de Hambre, el 21 de septiembre del mismo año, haciendo toma de posesión del estrecho de Magallanes en nombre de la joven República de Chile. Cinco años después, se fundó la Ciudad de Punta Arenas, consolidando la colonización occidental de estos territorios y, de igual modo, el fatal desenlace de los pueblos originarios de las regiones australes[57] que Magallanes bautizó como "patagones"[58].

La posesión y control de la llave del Pacífico, no solo contribuyó a la consolidación austral del territorio chileno, sino también al esplendor económico industrial de su principal ciudad de Punta Arenas y otros puertos de la costa atlántica como Montevideo y Buenos Aires, y de la costa pacífica como Talcahuano, Valparaíso y el Callao. Ciudades que gozaron de un importante auge comercial durante el apogeo de la ruta austral. Sin embargo, la apertura del canal de Panamá en 1914 terminó por mermar este periodo de prosperidad.

---

56 Más conocido en dicha época como Juan Guillermo.

57 Miguel Salazar, "La Cultura Yámana y La Misión Científica Del Cabo de Hornos. Imágenes de Un Registro Pionero. 1882-1883" *Revista Notas Históricas y Geográficas* n° 18 (2017), pp. 58-75.

58 Martin Gusinde, *Fueguinos. Hombres Primitivos En La Tierra Del Fuego (De Investigador a Comañero de Tribu)* (Sevilla: Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1951).

Hoy por hoy, Punta Arenas, la capital regional de Magallanes y la Antártica Chilena, se le conoce como una *Gateway City,* por ser considerada una puerta de entrada a la Antártica, siendo, junto a Ushuaia, Ciudad del Cabo, Hobart y Christchurch, una de las cinco ciudades con la misma denominación. No obstante, su distancia en relación con la península antártica, de aproximadamente 1000 kilómetros, le da a esta capital regional una favorable ventaja geográfica frente a sus pares para el desarrollo de actividades científicas, de turísticas, de pesca y de operaciones logísticas vinculadas a la Antártica. De este modo, la región de Magallanes y la Antártica Chilena ha pasado a ser una plataforma geoestratégica para las naciones, empresas y organizaciones del mundo entero y, con justificada razón, mantiene viva la imagen de Magallanes.

5. CONCLUSIONES

En respuesta a los cuestionamientos planteados al inicio de este trabajo, se pueden establecer las siguientes conclusiones: en primer lugar, el siglo XVI fue un siglo de profundas transformaciones políticas que establecieron el "primer orden mundial" de la época. El descubrimiento de Magallanes, percibido como un actor transnacional, aceleró el proceso de una temprana globalización y al mismo tiempo, no solo asentó los cimientos de la hegemonía de la corona española sobre sus zonas de influencia política, sino más bien la hegemonía de occidente sobre el mundo conocido sustentada en un imaginario occidentalocentrista.

En segundo lugar, el enfoque de la larga duración de la hazaña de Magallanes en la seguidilla de hechos que la sucedieron nos permite constatar, por un lado, que la globalización es un fenómeno histórico de larga data, el cual no puede ser comprendido desde el pasado reciente. Además, dicho fenómeno, es inherente a la emergencia del Estado moderno, el capitalismo, la Revolución Industrial y merece, por tanto, un amplio tratamiento. Sin duda, la imagen Magallanes es y será uno de los mejores ejemplos para comprender política e históricamente dichos fenómenos.

Por último, hoy por hoy, considerando la emergencia de la República Popular China como "potencia polar emergente", cuya política exterior

de orden planetario ha alcanzado fehacientemente todas las latitudes del globo, su presencia e influencia en la gobernanza de estas regiones se traducirá, posiblemente, en la ruptura de la histórica hegemonía occidental legada por Magallanes y sus sucesores en los espacios australes y la Antártica.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alderley, Lord Stanley of. *The First Voyage Round the World by Magellan* (Farnham: Hakluyt Society, 2010).

Blin, Arnaud y Gustavo Marín. *Diccionario Del Poder Mundial* (Paris: LOM, 2013).

Chaubet, François. *La mondialisation culturelle. Que sais-je?* (Paris: Presses Universitaires, 2018).

Galeano, Eduardo. *Las Venas Abiertas de América Latina* (Madrid: Ed. Siglo XXI, 1980).

Gusinde, Martin. *Fueguinos. Hombres Primitivos En La Tierra Del Fuego (De Investigador a Comañero de Tribu)* (Sevilla: Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1951).

Hopkins, Antony. *Globalization in World History* (London: Pimlico, 2002).

Jaques, Guy and Paul Tréguer. *Conquêtes Antarctiques* (Paris: CNRS, 2018).

Jürgen, Habermas. *L'espace Public: Archéologie de La Publicité Comme Dimension Constitutive de La Société Bourgeoise. Critique de La Politique* (Paris: Payot, 1993).

Linden, H. Vander. "Alexander VI. and the Demarcation of the Maritime and Colonial Domains of Spain and Portugal, 1493-1494" *The American Historical Review* Vol. 22 n° 1 (1916), pp. 1-20.

Maquiavelo, Nicolás. *El Principe* (Carcelona: Brontes, 2015).

Martinic, Mateo. *Historia de La Región Magallánica* Tomo I (Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes, 2006).

Mauduit, Xavier. "Le Cours de l'Histoire: #Balancetonexplorateur: La Redécouverte de Magellan" (2020). En: https://www.franceculture.fr/emis-

sions/le-cours-de-lhistoire/balance-ton-explorateur-la-redecouverte-de-magellan.

Moreau, Philippe. *La mondialisation. Que sais-je?* (Paris: Presses Universitaires de France, 2016).

Oliveira, Antonio. *Histoire du Portugal et de son Empire colonial* (Paris: Karthala, 1998).

Parmentier, Romain and Antoine Baudry. *Magellan et Le Premier Tour Du Monde: Un Projet Fou À l'issue Tragique* Grandes Découvertes n° 4 (Namur: 50 Minutes, 2014).

Pigafetta, Antonio. *Premier Voyage Autour Du Monde Par Le Chevr Pigafetta Sur l'escadre de Magellan, Pendant Les Années 1519, 20, 21, et 22* (Paris: Chez H. J. 1800).

Pino, Miguel. "El Tratado de Zaragoza de 22 de Abril de 1529 Como Anticipo a La Conquista de Filipinas". En: *Guerra, Derecho y Política. Aproximaciones a Una Interacción Inevitable* (Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, 2014), pp. 25-44.

Romain, Bertrand. *Qui a Fait Le Tour de Quoi?: L'affaire Magellan* (Lagrasse: Verdier, 2020).

Salazar, Miguel. "La Cultura Yámana y La Misión Científica Del Cabo de Hornos. Imágenes de Un Registro Pionero. 1882-1883" *Revista Notas Históricas y Geográficas* n° 18 (2017), pp. 58-75.

Touchard, Jean. *Historia de Las Ideas Políticas* (Madrid: Ed. Tecnos, 1975).

Vargas, Pablo. *En Búsqueda de Las Especias Las Plantas de La Expedición Magallanes-Elcano (1519-1522)* (Madrid: CSIC, 2020).

Wallerstein, Immanuel. *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century. Studies in Social Discontinuity* (Berkeley, CA: University of California Press, 2011).

Wunenburger, Jean-Jacques. *L'imaginaire. Que sais-je?* (Paris: Presses Universitaires de France, 2020).

EL CAMBIO CLIMÁTICO ANTROPOGÉNICO EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES: EVIDENCIA INSTRUMENTAL, EXPOSICIÓN E IMAGINARIO

Manuel Contreras-López
Cristian Larraguibel González

1. INTRODUCCIÓN

Desde la formación del valle donde se emplaza el Estrecho de Magallanes en el pleistoceno medio[1], la zona ha experimentado al menos 3 periodos de glaciaciones y desglaciaciones sucesivas[2]. Estas glaciaciones y desglaciaciones se explican porque el sistema climático de La Tierra experimenta un cambio continuo, pasando de extremos de calor con polos libres de hielo, a extremos de frío, con capas de hielo sobre las masas continentales de altas latitudes y casquetes polares. Este continuo cambio natural en el sistema climático del planeta se debe principalmente a la geometría orbital de la Tierra y la tectónica de placas[3].

Así, cuando el planeta disminuye su temperatura, parte del agua disponible se congela –formando las capas de hielo- y como consecuencia, el nivel del mar desciende. En el último máximo glacial se estima que los océanos descendieron en la zona unos 60 m con respecto al nivel actual[4]. Debido a la compleja batimetría del Estrecho

---

4 Chalmers Clapperton, "La última glaciación y deglaciación

de Magallanes[5], se estima que con este descenso el estrecho se desconectó de los océanos Pacífico y Atlántico, formando un lago postglacial[6] en uno de los tantos avances y retrocesos de los hielos en breves períodos cálidos ocurridos durante el desarrollo de este máximo glacial[7].

Por el contrario, cuando la temperatura del planeta se eleva, una combinación entre el aporte de agua descongelada y el fenómeno de dilatación térmica de los océanos[8], provocan que el nivel de los océanos ascienda, inundando terrenos costeros bajos. Desde el fin del último máximo glacial, el deshielo de la capa glacial sobre Patagonia se estima aportó 1,2 m al ascenso del nivel de las aguas[9], que prosiguió ascendiendo hasta su nivel actual.

La evidencia muestra que actualmente estamos sufriendo el primer calentamiento planetario que tiene una explicación antropogénica[10], que ha provocado un aumento de la temperatura en aproximadamente 1°C durante los últimos 100 años, elevando los océanos entre 12 a 21 cm[11].

---

en el Estrecho de Magallanes: Implicaciones para el poblamiento de Tierra del Fuego" *Anales del Instituto de la Patagonia Serie Ciencias Humanas* n° 21 (1992), pp. 113-128.

5 Cecilia Cerda, *Estudio de la propagación de ondas de marea en el Estrecho de Magallanes, Tesis para optar al título de Oceanógrafo* (Valparaíso: Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1993), pp. 1-101.

6 Clapperton (1992), pp. 113-128.

7 Chalmers Clapperton, "The quaternary glaciation of Chile: a review" *Revista Chilena de Historia Natural* Vol. 67 n° 4 (1994), pp. 369-383.

8 David Pugh y Philip Woodworth, *Sea-level science: understanding tides, surges, tsunamis and mean sea-level changes* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004), pp. 1-407.

9 N. Hulton, et al., "The last glacial maximum and deglaciation in southern South America" *Quaternary Science Reviews* Vol. 21 n° 1-3 (2002), pp. 233-241.

10 Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), *Climate Change and Land: an IPCC special report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems* (Genova: World Meteorological Organization, 2019a), pp. 1-702.

11 Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), "Summary for Policy-

Chile es un país vulnerable al cambio climático, ya que cumple con siete de las nueve características de vulnerabilidad definidas en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC): 1) posee áreas costeras de baja altura, 2) existen zonas áridas y semiáridas, 3) existen amplias zonas de bosques, 4) el territorio es susceptible a desastres naturales, 5) cuenta con áreas propensas a sequía y desertificación, 6) posee zonas urbanas con contaminación atmosférica y 7) cuenta con ecosistemas montañosos[12]. Como varias de estas características se encuentran también presentes en la Patagonia chilena, es necesario evaluar los efectos y potenciales impactos de cambio climático en el Estrecho de Magallanes. Así, los objetivos de este capítulo son revisar la evidencia instrumental de larga data emplazada en la zona, considerando los principales forzantes asociados a impactos en la zona costera (temperatura del aire, nivel del mar, temperatura superficial del mar y oleaje), para estimar las tasas de cambio de los principales factores ambientales que repercuten en el área; dimensionar el grado de exposición de los asentamientos costeros; y, por último, conocer las proyecciones para mediados de siglo bajo un escenario pesimista de la evolución del actual Cambio Climático Antropogénico.

Varios trabajos similares se han desarrollado en la zona central y norte del país, estudiando las proyecciones e impactos en el cambio de temperatura del aire y precipitaciones[13], temperatura superficial del mar[14],

---

makers". En: *IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate* (Genova: World Meteorological Organization, 2019b), pp. 3-36.

12 Ministerio del Medio Ambiente (MMA), *Tercera Comunicación Nacional de Chile ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático 2016* (Santiago: MMA, 2016), pp. 246-259.

13 Daniela Araya-Osses, et al., "Climate change projections of temperature and precipitation in Chile based on statistical downscaling" *Climate Dynamics* n° 54 (2020), pp. 4309-4330.

14 Mark Falvey y René Garreaud, "Regional cooling in a warming world: Recent temperature trends in the southeast Pacific and along the west coast of subtropical South America (1979–2006)" *Journal of Geophysical Research: Atmospheres* n° 114 (2009), pp. 1-16.

nivel del mar[15] y el oleaje[16]. Sin embargo, las especificidades climáticas, oceanográficas y geográficas de la zona Patagónica, ameritan un estudio aparte. Por ejemplo:

- Mientras en el litoral de Chile central se detecta un anómalo enfriamiento de la temperatura costera[17], en este trabajo se mostrará evidencia del incremento de la temperatura del aire y superficial del mar.

- En Chile centro-norte, la velocidad elevada de convergencia entre las placas de Nazca y Sudaméricana[18], modulan de deformación de la corteza terrestre en los períodos intersísmicos[19], provocando que las tasas relativas de cambio del nivel del mar sean negativas (mostrando una aparente disminución)[20] debido a que la corteza terrestre se eleva más rápido que el nivel del mar[21],

---

15 Manuel Contreras-López, et al., "Tendencias del Nivel Medio del Mar en el litoral del Pacífico Sur Oriental". En: A. Botello, et al. (Eds.). *Vulnerabilidad de las zonas costeras de Latinoamérica al cambio climático* (México: Ed. Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (UJAT) - Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) - Universidad Autónoma de Campeche (UAC), 2017), pp. 165-176; Frauke Albrecht y Gary Shaffer, "Regional Sea-Level Change along the Chilean Coast in the 21st Century" *Journal of Coastal Research* Vol. 32 n° 6 (2016), pp. 1322-1332.

16 Patricio Winckler, et al., "Evidence of climate-driven changes on atmospheric, hydrological and oceanographic variables along the Chilean coastal zone" *Climatic Change* n° 163 (2020), pp. 633-652; Carolina Martínez, et al., "Coastal erosion in central Chile: A new hazard?" *Ocean & Coastal Management* n° 156 (2018), pp. 141-155.

17 Falvey y Garreaud (2009), pp. 1-16.

18 A. Giesecke, et al., "The CERESIS earthquake catalogue and database of the Andean Region: background, characteristics and examples of use" *Annals of Geophysics* Vol. 47 n° 2-3 (2004), pp. 421-435.

19 Henry Montecino, et al., "Vertical deformation and sea level changes in the coast of Chile by satellite altimetry and tide gauges" *International Journal of Remote Sensing* Vol. 38 n° 24 (2017), pp. 7551-7565.

20 Contreras-López, et al. (2017), pp. 165-176.

21 Felipe Igualt, et al., "Efectos del cambio climático en la zona urbana turística

sobre todo en áreas de silencio sísmico[22]. En cambio, el Estrecho de Magallanes parece estar menos afectado por la sismicidad, ya que los movimientos relativos de las placas tectónicas ocurren a una velocidad menor en comparación con el norte de Chile[23]. Por otro lado, la zona también puede verse afectada por el cambio del nivel del mar inducido por la glaciación durante el Holoceno[24], aunque estos cambios son significativamente más pequeños que la elevación / subsidencia sísmica.

- Debido a la longitud de Chile, los fuertes gradientes latitudinales en el clima de las olas varían desde olas relativamente templadas en el extremo norte a altamente enérgicas en el sur, debido occidentales a las diferencias de distancia desde la zona de generación[25].

A continuación, en este capítulo se muestran el análisis de las series de tiempo de registros instrumentales de larga data, estimando las tendencias de largo plazo de los parámetros temperatura del aire y superficial

---

y costera de Viña del Mar: Levantamiento de daños para una inundación por marejadas y percepción de seguridad" *Revista 180* n° 44 (2019), pp. 120-133.

22 Max Wyss, "Mean sea level before and after some great strike-slip earthquakes" *Pure and Applied Geophysics* n° 113 (1975), pp. 51-61; Max Wyss, "Local changes of sea level before large earthquakes in South America" *Bulletin of the Seismological Society of America* Vol. 66 n° 3 (1976), pp. 903-914; Max Wyss, "Sea-level changes before large earthquakes" *Earthquake Information Bulletin (USGS)* Vol. 10 n° 5 (1978), pp. 165-168.

23 Laura Perucca, et al., "Neotectonics and seismicity in southern Patagonia" *Geological Journal* Vol. 51 n° 4 (2015), pp. 545-559.

24 Glenn Milne, et al., "Modelling Holocene relative sea-level observations from the Caribbean and South America" *Quaternary Science Reviews* Vol. 24 n° 10-11 (2005), pp. 1183-1202; Omar Reyes, et al., "Earthquakes and coastal archaeology: Assessing shoreline shifts on the southernmost Pacific coast (Chonos Archipelago 43°50"-46°50" S, Chile, South America)" *Quaternary International* n° 463 (2018), pp. 161-175.

25 José Beyá, et al., *Atlas de Oleaje de Chile* (Valparaíso: Universidad de Valparaíso, 2016), pp. 1-116.

del mar, nivel del mar y oleaje. Posteriormente se ajusta un modelo de elevación digital para la zona del Estrecho de Magallanes, que permite obtener la cota de 10 m sobre nivel del mar, dicha cota es utilizada para realizar un catastro de elementos de población e infraestructura que se encuentran expuesto a una eventual alza del nivel del mar durante las próximas décadas en el estrecho. Por último, se muestran proyecciones a mediados de siglo para los cambios de nivel del mar y oleaje en la boca occidental del estrecho.

2. DATOS DISPONIBLES Y ANÁLISIS

Se contó con las series detalladas en la Tabla I. Todas las series fueron revisadas para detectar datos faltantes o erróneos. Los datos fueron agrupados mensualmente usando la media aritmética como estadígrafo de posición central y la desviación estándar como estadígrafo de dispersión. Se utilizó el método de mínimo cuadrados para ajustar una tendencia lineal, cuya pendiente se interpreta como la tasa mensual de cambio y para estandarizar con las estimaciones globales, fue llevada a una tasa de cambio anual. Las series de temperatura del aire, temperatura superficial del mar y nivel del mar, corresponden a registros instrumentales; mientras que los parámetros de oleaje corresponden a una reconstrucción realizada por medio de reanálisis en el "Atlas de Olas para Chile"[26]. A partir de las alturas significativas de oleaje, se contaron el número de eventos extremos de oleaje por año, considerando los incrementos de la altura significativa de oleaje que superaron en dos veces la desviación estándar a partir de la estimación de la tendencia central por mínimos cuadrados.

---

[26] Beyá, et al. (2016), pp. 1-116.

TABLA I

RESUMEN DE LAS SERIES DE LARGA DURACIÓN DE NIVEL DEL MAR, TEMPERATURA DEL AIRE Y SUPERFICIAL DEL MAR, Y OLEAJES DISPONIBLES PARA EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y SU ENTORNO.

Estación	Parámetro	Localización	Año Inicio	Año Fin	Fuente
Punta Arenas	Nivel del Mar	53°07'25"S; 70°51'37"W	1985	2020	SHOA
Punta Arenas	Temperatura Superficial del Mar	53°07'25"S; 70°51'37"W	1961	2020	SHOA
Aeropuerto Carlos Ibáñez	Temperatura del Aire	53.00167°S; 70.83861°W	1964	2020	DMC
Nodo 18 Atlas de Olas para Chile: Isla Contreras	Altura Significativa del Oleaje	53°S; 76°W	1980	2015	UV
Nodo 19 Atlas de Olas para Chile: Isla London	Altura Significativa del Oleaje	55°S; 73°W	1980	2015	UV
Nodo 18 Atlas de Olas para Chile: Isla Contreras	Número Sucesos Extremos Anuales	53°S; 76°W	1980	2015	UV
Nodo 19 Atlas de Olas para Chile: Isla London	Número Sucesos Extremos Anuales	55°S; 73°W	1980	2015	UV

Fuente: Elaboración propia.

Para caracterizar la exposición costera, se utilizó el ensamble de modelos de elevación digital disponibles para la costa de Chile[27] y se calculó la curva de nivel de 10 msnm. Esta curva de nivel define el área costera baja expuesta a una eventual elevación del nivel del mar, y fue utilizada para cruzar la información del Censo de Población y Vivienda del año 2017[28], georreferenciada a nivel de manzanas censales, de manera de es-

---

27 Ministerio del Medio Ambiente (MMA), *Determinación del riesgo de los impactos del Cambio Climático en las costas de Chile* Vol. 2 (Santiago: Centro de Cambio Global UC, 2019a).

28 Instituto Nacional de Estadística (INE), *Censo de Población y Vivienda 2017* (Santiago: INE, 2018).

timar y caracterizar la población y viviendas que se encuentran en áreas costeras bajas (inferior a 10 m) de las ocho comunas costeras que son cruzadas por el Estrecho de Magallanes, o que se comunican con él a través de la compleja red de canales y fiordos de la zona: 1) Natales, 2) San Gregorio, 3) Río Verde, 4) Punta Arenas, 5) Primavera, 6) Porvenir, 7) Timaukel y 8) Cabo de Hornos.

En forma análoga, se descargó información desde la página de IDE Chile [http://www.ide.cl/], consistente en la localización de estaciones y compañías de bomberos, establecimientos educacionales primarios y secundarios, policía y red de salud primaria, secundaria y terciaria; emplazamientos que fueron cruzados con la curva de los 10 m para identificar las edificaciones de estos servicios que se encuentran expuestos en cada una de las 8 comunas en estudio. Lo mismo se realizó para la infraestructura de transporte, considerando el emplazamiento de puentes, aeropuertos y aeródromos, kilómetros de red vial y número de tramos de esta red, que se encuentran en la zona costera baja, inferior a los 10 m. Como representantes del sector industrial e infraestructura esencial, se consideró el emplazamiento de industrias, estaciones y subestaciones de trasmisión de energía eléctrica, estructuras críticas asociadas a la red de distribución de agua potable y nodos de la red de telecomunicaciones, los que también fueron cruzados con la curva de 10 m, para identificar los elementos expuestos.

Por último, se incluyó la infraestructura costera consistente en: a) obras costeras, que comprende principalmente obras de protección y abrigo; b) puertos y sitios de atraques para grandes naves, c) caletas de pescadores artesanales y d) infraestructura costera, incluyendo marinas, paseos costeros, ramplas de embarque, entre otros. Estos elementos, por ser costeros, fueron incluidos sin considerar un cruce con la curva de los 10 m.

Para estimar la amenaza a mediados de siglo, se utilizó un ensamble de 32 modelos climáticos globales que estiman el cambio del nivel del mar y 6 modelos que estiman el cambio en los parámetros de oleaje[29], bajo

---

[29] Ministerio del Medio Ambiente (MMA), *Determinación del riesgo de los impactos*

el escenario RCP 8.5. estas estimaciones se encuentran disponibles solo para el lado occidental del Estrecho (océano Pacífico), y se realizaron cada 0,5° de latitud entre los 52 y 55° de latitud.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

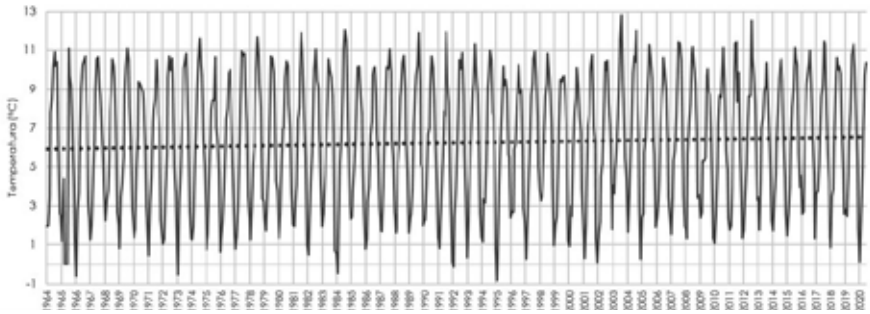
En la figura 1 se muestra la evolución mensual de la temperatura del aire en superficie entre los años 1965 y 2020 para la localidad de Punta Arenas, junto con la estimación de la tendencia lineal. Se observa una tendencia positiva, pasando de un valor medio de aproximadamente 6°C a mediados del siglo XX, a 6,5 a comienzos del siglo XXI. Este ½ grado de elevación en 55 años, se encuentra dentro del promedio mundial de elevación de temperatura planetaria, siendo reflejo de la manifestación más evidente del cambio climático antropogénico. Las temperaturas promedio mensuales máximas solamente en 10 ocasiones superaron los 11°C en la época estival durante la segunda mitad del siglo XX; mientras que en los primeros 20 años del siglo XXI, esto ya ha ocurrido 11 veces, superando en tres ocasiones los 12°C: febrero 2004 (12,8°C); febrero 2005 (12,0 °C) y enero 2013 (12,5°C). En la segunda mitad del siglo XX, solo en enero de 1985, se había alcanzado la temperatura de 12,0°C. Algo similar ocurre con las temperaturas promedio mínimas: mientras que, en 6 ocasiones en la época invernal de la segunda mitad del siglo XX se encuentran meses con temperaturas inferiores a los 0°C, en los primeros 20 años del siglo XXI las temperaturas mensuales no han descendido de ese umbral. Así mismo, mientras que en el 50% de los inviernos de la segunda mitad del siglo XX, se encuentran meses con temperaturas promedios inferiores a 1°C, en los primeros 20 años del siglo XXI solo el 25% de los inviernos se encuentra una temperatura promedio mensual inferior a 1°C. Es decir, el cambio en la temperatura atmosférica en el entorno del estrecho de Magallanes se expresa de tres formas: a) aumento de la temperatura promedio (½°C en los últimos 50 años), b) aumento de las temperaturas máximas estivales y la frecuencia

del Cambio Climático en las costas de Chile Vol. 1 (Santiago: Centro de Cambio Global UC, 2019b).

de ocurrencia de máximos, y c) aumento de las temperaturas mínimas invernales y disminución de la ocurrencia de mínimos.

FIGURA 1

EVOLUCIÓN DE LA TEMPERATURA PROMEDIO MENSUAL DEL AIRE EN PUNTA ARENAS ENTRE 1965 Y 2020. LA LÍNEA PUNTEADA SEÑALA EL AJUSTE POR MÍNIMOS CUADRADOS DE UNA ESTIMACIÓN DE LA TENDENCIA LINEAL PARA EL PERÍODO



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección Meteorológica Civil registradas en el Aeropuerto Carlos Ibáñez.

En la figura 2 se observa la evolución mensual de la temperatura superficial del mar entre los años 1961 y 2020 para la localidad de Punta Arenas, junto con la estimación de la tendencia lineal. Al igual que en la temperatura del aire, se aprecia que la tendencia es positiva, pero de pendiente más pronunciada, cambiando desde una temperatura media de 6,5 °C a mediados del siglo XX, a 7,2°C a comienzos del siglo XXI. Este resultado contrasta notablemente con lo que se registra en las costas de Chile centro-norte y las costas expuestas al océano Pacífico en el sur[30], y que se explica por un enfriamiento local debido a la existencia de la corriente de Humboldt[31]. Pese a la existencia de múltiples brechas en el registro, las temperaturas máximas que superen los 10°C en la época

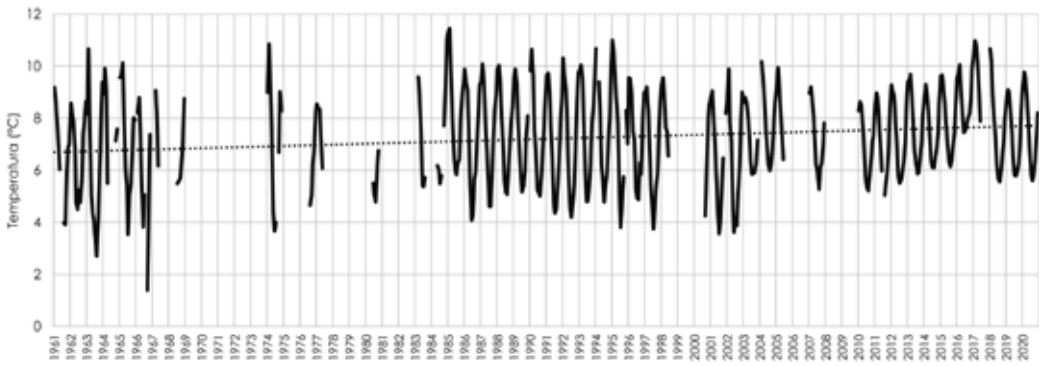
30 Winckler, et al. (2020), ver material suplementario.

31 Faley y Garreaud (2009), pp. 1-16.

estival parecen estar disminuyendo de frecuencia. Sin embargo, las temperaturas mínimas, al igual que la temperatura del aire, parecen estar disminuyendo de intensidad, junto con los rangos de amplitud del ciclo anual de temperatura. A partir del año 2003, el comportamiento anual de la serie muestra rangos de temperatura al menos un 40% inferior a lo registrado en años anteriores. A partir de este año, las temperaturas invernales no bajan del umbral inferior de los 5°C; mientras que, en los años anteriores, era frecuente encontrar años con temperaturas invernales promedios mensuales menores a 4°C. Por último, en el mínimo histórico de 1,4°C registrado en septiembre de 1966, no se ha repetido en los registros posteriores.

FIGURA 2

EVOLUCIÓN DE LA TEMPERATURA PROMEDIO MENSUAL SUPERFICIAL DEL MAR EN PUNTA ARENAS ENTRE 1961 Y 2020. LA LÍNEA PUNTEADA SEÑALA EL AJUSTE POR MÍNIMOS CUADRADOS DE UNA ESTIMACIÓN DE LA TENDENCIA LINEAL PARA EL PERÍODO.



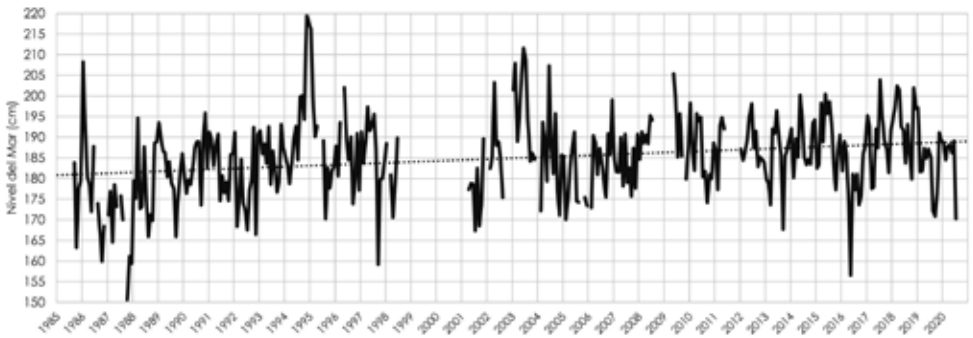
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada registradas en un muelle de la Empresa Portuaria Austral.

En la figura 3 se presenta la evolución del nivel medio mensual del mar entre los años 1985 y 2020 para la localidad de Punta Arenas, junto con la estimación de la tendencia lineal. Nuevamente se observa un incremento de los valores medios, expresado por una tendencia positiva,

donde el nivel del mar asciende desde valores medios en torno a los 180 cm en el año 1985, a valores cercanos a los 189 cm en el año 2020. Esta serie también presenta varias brechas de datos faltantes, sin embargo, se observa una reducción en la amplitud del ciclo anual, disminuyendo la frecuencia de los valores máximos anuales que superan los 200 cm y al mismo tiempo, de los que descienden del umbral de 170 cm, al comparar el tramo del siglo XX con el siglo XXI. Lo que podría estar ligado a un cambio de comportamiento de las ondas baja frecuencia de marea, y las fluctuaciones debido a la marea meteorológica asociado al frecuente paso de núcleos de baja presión atmosférica[32], en combinación con el aumento de la temperatura superficial del mar, que al cambiar el gradiente con respecto a la temperatura del aire (figura 1 y 2), podría estar alterando la dilatación térmica de las aguas, cuestión que debe ser estudiada en mayor profundidad.

FIGURA 3

EVOLUCIÓN DEL NIVEL MEDIO MENSUAL DEL MAR EN PUNTA ARENAS ENTRE 1985 Y 2020. LA LÍNEA PUNTEADA SEÑALA EL AJUSTE POR MÍNIMOS CUADRADOS DE UNA ESTIMACIÓN DE LA TENDENCIA LINEAL PARA EL PERÍODO.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada registradas en un muelle de la Empresa Portuaria Austral.

---

32 Sergio Salinas, et al., "Propagación de Ondas en el Estrecho de Magallanes, Chile" *Ciencia y Tecnología del Mar (CONA)* Vol. 27 n° 2 (2004), pp. 5-20.

Aunque no existen datos del comportamiento del oleaje al interior del Estrecho de Magallanes, no deja de ser interesante revisar lo que ocurre con los parámetros del oleaje en aguas expuestas frente a la boca occidental del estrecho. En las figuras 4 y 5 se presenta la evolución de la altura significativa del oleaje reconstruido, entre 1980 y 2015, frente las latitudes 53°S (Isla Contreras) y 55°S (Isla London). En ambos casos se puede constatar una tendencia positiva en el incremento de la altura significativa mensual, lo que está completamente de acuerdo con la tendencia global de este parámetro debido al cambio climático antropogénico[33]. En el mar de Bellingshausen se ha detectado una tendencia similar[34]. En ambos casos la pendiente de los valores extremos máximos mensuales también es positiva, y con una pendiente mayor a la encontrada para los promedios mensuales, indicando no sólo que el oleaje promedio es cada vez más alto, sino que, las marejadas extremas son más energéticas. De la misma forma, las tendencias de las alturas significativas mínimas también son positivas, pero con pendientes menores a los valores medios.

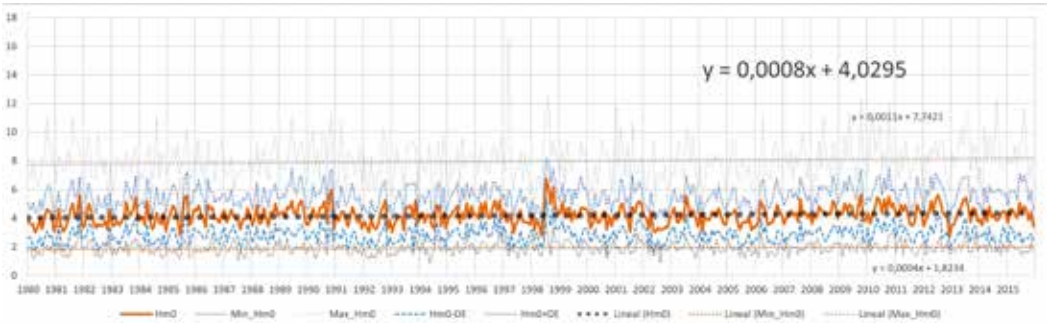
---

33 Borja Reguero, et al., "A recent increase in global wave power as a consequence of oceanic warming" *Nature communications* Vol. 10 n° 1 (2019), pp. 1-14.

34 Manuel Contreras-López, et al., "Variación espacial y temporal en el oleaje del Mar de Bellingshausen" *Anales Instituto Patagonia* Vol. 43 n° 1 (2015), pp. 137-144.

FIGURA 4

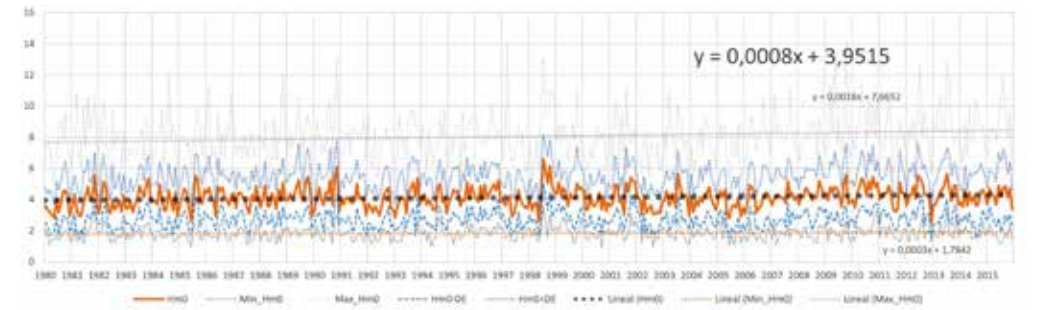
EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA ALTURA DE OLAS SIGNIFICATIVAS EN LA LATITUD 53°S (ISLA CONTRERAS) ENTRE 1980 Y 2015. SE MUESTRAN, ADEMÁS, LAS ALTURAS MÍNIMAS Y MÁXIMAS MENSUALES ALCANZADAS, Y EL RANGO DEL 67% DE CONFIANZA (± DESVIACIÓN ESTÁNDAR), JUNTO CON LAS TENDENCIAS LINEALES DEL VALOR PROMEDIO MENSUAL, MÁXIMO Y MÍNIMO.



Fuente: Elaboración propia a partir del Atlas de Olas para Chile.

FIGURA 5

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA ALTURA DE OLAS SIGNIFICATIVAS EN LA LATITUD 55°S (ISLA LONDON) ENTRE 1980 Y 2015. SE MUESTRAN, ADEMÁS, LAS ALTURAS MÍNIMAS Y MÁXIMAS MENSUALES ALCANZADAS, Y EL RANGO DEL 67% DE CONFIANZA (± DESVIACIÓN ESTÁNDAR), JUNTO CON LAS TENDENCIAS LINEALES DEL VALOR PROMEDIO MENSUAL, MÁXIMO Y MÍNIMO.

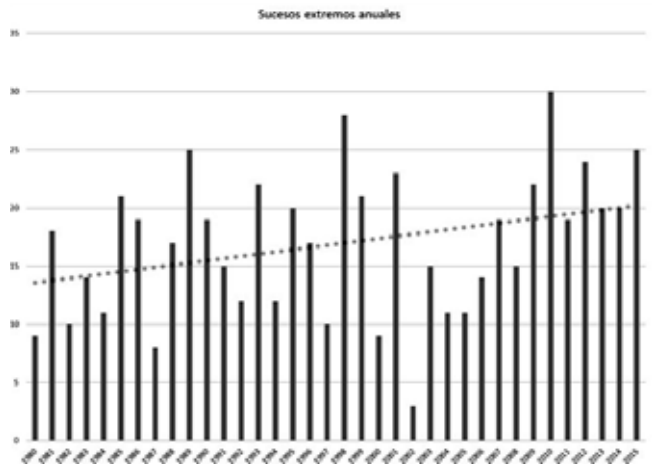


Fuente: Elaboración propia a partir del Atlas de Olas para Chile.

En las figuras 6 y 7 se presentan el número de eventos extremos anuales de oleaje (marejadas) que se encuentran frente a las latitudes 53 y 55°S. Nuevamente se observan tendencias positivas, pasando de 10 a 15 marejadas extremas en los años 80, a más de 20 en el siglo XXI.

FIGURA 6

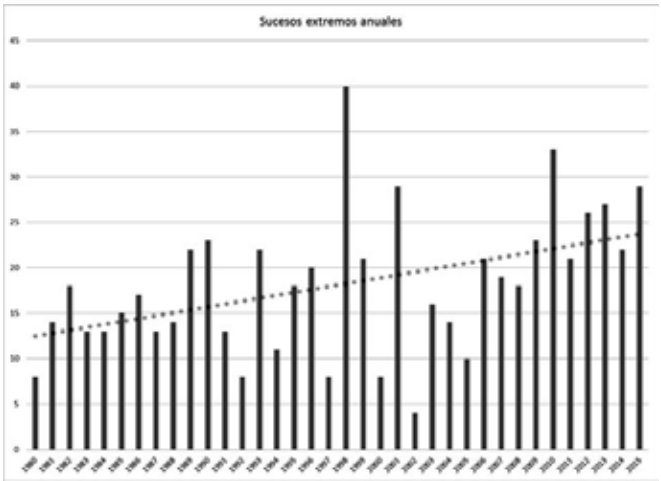
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO ANUAL DE MAREJADAS EXTREMAS EN LA LATITUD 53°S (ISLA CONTRERAS) ENTRE 1980 Y 2015. SE MUESTRA ADEMÁS LA TENDENCIA LINEAL AJUSTADA POR EL MÉTODO DE MÍNIMOS CUADRADOS.



Fuente: Elaboración propia a partir del Atlas de Olas para Chile.

FIGURA 7

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO ANUAL DE MAREJADAS EXTREMAS EN LA LATITUD 55°S (ISLA LONDON) ENTRE 1980 Y 2015. SE MUESTRA ADEMÁS LA TENDENCIA LINEAL AJUSTADA POR EL MÉTODO DE MÍNIMOS CUADRADOS.



Fuente: Elaboración propia a partir del Atlas de Olas para Chile.

De esta forma, la evidencia instrumental respalda que la temperatura del aire y superficial del mar, el nivel del mar y el oleaje, se han estado incrementando en la zona del Estrecho de Magallanes en las últimas décadas, tal como ha ocurrido en la zona central de Chile[35], generando diversos eventos de marejadas extremas que han provocado daños en la infraestructura costera[36], pero con un gradiente superior[37].

En la figura 8 se muestra el área expuesta bajo los 10 msnm del Estrecho de Magallanes y sus alrededores, obtenida con la curva de 10 metros

---

35 Martínez, et al. (2018), pp. 141-155.

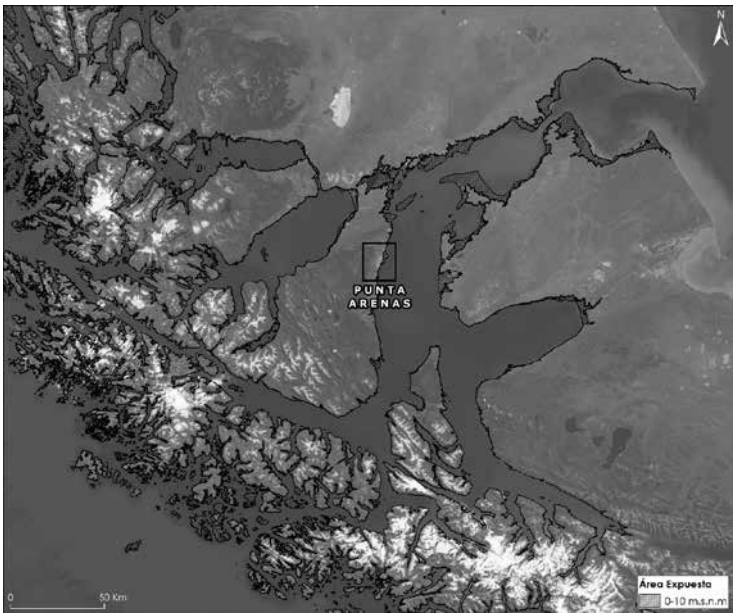
36 Patricio Winckler, et al., "El temporal del 8 de agosto de 2015 en las regiones de Valparaíso y Coquimbo, Chile" *Latin American Journal of Aquatic Research (LAJAR)* Vol. 45 n° 4 (2017), pp. 622-648; Igualt, et al. (2019), pp. 120-133.

37 Winckler, et al. (2020), pp. 633-652.

sobre el nivel del mar a partir de un modelo de elevación digital. Las zonas bajas más extensas se encuentran en el lado oriental del estrecho, especialmente en los alrededores de la primera y segunda angostura. También se puede apreciar que la ciudad de Punta Arenas, que es el asentamiento humano más densamente poblado de la zona, tiene en sus inmediaciones significativas áreas bajas expuestas.

FIGURA 8

ÁREA EXPUESTA A UNA ELEVACIÓN DEL NIVEL DEL MAR EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES. LAS ÁREAS ACHURADAS CORRESPONDEN A LAS ÁREAS COSTERAS DE BAJA ELEVACIÓN, DEMARCADAS POR LA CURVA DE NIVEL DE 10 MSNM



Fuente: Elaboración propia.

En la tabla II se muestra el porcentaje del territorio comunal que se encuentra en estas zonas costeras bajas, para cada una de las 8 comunas que cruza el Estrecho de Magallanes y el sistema de fiordos y canales que se comunican con él. Se puede observar que, aunque solo las comunas de Natales y Primavera superan el 10% del área comunal expuesta, la gran

extensión de estas unidades administrativas implican que en 3 de ellas se superen los 1000 km^2 de área costera baja (Natales, Punta Arenas y Cabo de Hornos). Además, en conjunto las 8 comunas totalizan 10.582 km^2 de área costera bajo los 10 msnm, es decir el 8,76% del total de estas comunas.

TABLA II

ÁREA TOTAL COMUNAL, ÁREA EXPUESTA BAJO LOS 10 MSNM Y PORCENTAJE DE TERRITORIO EXPUESTO PARA LAS 8 COMUNAS QUE CRUZA EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y SU SISTEMA DE CANALES Y FIORDOS

Comuna	Área Total (km^2) Comunal	Área Expuesta (km^2)	Porcentaje Expuesto
Natales	48.841,30	5.703,73	11,68
San Gregorio	6.725,64	432,12	6,43
Río Verde	9.164,07	399,60	4,36
Punta Arenas	17.769,40	1.775,76	9,99
Primavera	4.269,16	600,25	14,06
Porvenir	7.322,88	281,69	3,85
Timaukel	10.984,60	110,86	1,01
Cabo de Hornos	15.759,40	1.278,23	8,11

Fuente: Elaboración Propia.

En la tabla III, se muestra una caracterización de la población expuesta en las 8 comunas del área de estudio, en base a los resultados del Censo de Población y Vivienda 2017[38]. Se observa que en total se encuentran 37641 personas viviendo bajo los 10 mnsm en el momento de la realización del Censo. De ellos, 29117, corresponden a habitantes de la comuna de Punta Arenas y 4756, a Natales. Si se observan en conjunto las 8 comunas, del total de su población el 22,82% se encuentra viviendo bajo los 10 msnm, pero destacan notoriamente las comunas de Río Verde y San Gregorio, que concentran el 70,1% y 55,4%, respectivamente, de su población viviendo en áreas costeras bajas. En las

[38] Instituto Nacional de Estadística (INE), (2018).

comunas más pobladas: Punta Arenas, Natales y Porvenir, sobre el 22% de su población vive en el área expuesta. Otra característica notable es que, a diferencia del promedio nacional, esta población expuesta es mayoritariamente masculina (67%) y, en su composición etaria, el 85% se encuentran entre los 15 y 64 años, existiendo comunas donde no viven adultos mayores, niños o jóvenes en el área costera bajo los 10 msnm.

TABLA III

CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN COMUNAL EXPUESTA A UNA ELEVACIÓN DEL MAR EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y SU SISTEMA DE CANALES Y FIORDOS

Comuna	Población Comunal 2017	Población bajo 10 [msnm]	Porcentaje población bajo 10 [msnm]	Hombres (%)	Mujeres (%)	Edad 0 a 5 años	Edad 6 a 14 años	Edad 15-64 años	Edad 65+ años
Natales	21477	4756	22,14	51,99	48,01	3,18	6,88	77,25	12,69
San Gregorio	799	443	55,44	86,55	13,45	0	0	93,07	6,93
Río Verde	617	457	74,07	79,47	20,53	3,01	0	96,99	0
Punta Arenas	131592	29117	22,13	50,1	49,9	4,95	9,02	72,86	13,17
Primavera	1158	171	14,77	77,93	22,07	3,03	2,42	87,27	7,27
Porvenir	6801	1667	24,51	60,73	39,27	3,02	4,91	83,99	8,08
Timaukel	405	166	40,99	67,2	32,8	13,08	0	86,92	0
Cabo de Hornos	2063	864	41,88	63,29	36,71	5,51	6,18	84,54	3,76

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo 2017.

En el litoral de estas 8 comunas que cruza el Estrecho de Magallanes y su sistema de canales y fiordos, se encuentran en total 4 ciudades, 2 Aldeas y 16 caseríos (tabla IV), por lo que un porcentaje importante de la población y vivienda que se encuentra en áreas bajas, lo hace en asentamientos rurales y con una alta expansión geográfica. El gran número de asentamientos costeros expuestos se debe a la comunicación natural que ofrece el sistema de canales y fiordos asociado al Estrecho de Magallanes.

TABLA IV

ASENTAMIENTOS HUMANOS EMPLAZADOS EN EL ÁREA COSTERA BAJA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y SU SISTEMA DE CANALES Y FIORDOS

N	Latitud	Longitud	Nombre	Comuna	Tipo	N° Personas	N° Viviendas
1	-52,209	-72,479	Seno Obstrucción	Natales	Caserío	31	17
2	-51,731	-72,510	Puerto Natales	Natales	Ciudad	19023	7973
3	-51,692	-72,539	Puerto Bories	Natales	Caserío	43	21
4	-51,629	-72,643	Puerto Prat	Natales	Caserío	8	14
5	-51,621	-72,652	Isla Los Muertos	Natales	Caserío		3
6	-53,835	-70,452	Puerto Harris	Punta Arenas	Caserío	217	79
7	-53,208	-70,940	Río de los Ciervos	Punta Arenas	Caserío	58	33
8	-53,155	-70,901	Punta Arenas	Punta Arenas	Ciudad	123403	33
9	-53,081	-70,866	Blessen	Punta Arenas	Caserío	49	18
10	-53,072	-70,862	Pampa Alegre	Punta Arenas	Aldea	389	152
11	-53,059	-70,857	Río Seco	Punta Arenas	Aldea	702	254
12	-52,918	-70,897	Kon Aiken	Punta Arenas	Caserío		3
13	-52,651	-71,464	Villa Ponsomby	Río Verde	Caserío	51	21
14	-52,196	-69,229	Cañadón Grande	San Gregorio	Caserío	15	6
15	-53,304	-70,436	Bahía Chilota	Porvenir	Caserío	61	27
16	-53,298	-70,769	Porvenir	Porvenir	Ciudad	5992	2439
17	-53,937	-70,135	Tierra del Fuego	Timaukel	Caserío	0	5
18	-53,658	-69,718	Biotex	Timaukel	Caserío	0	4
19	-53,635	-69,646	Cameron	Timaukel	Caserío	96	49
20	-55,083	-67,076	Puerto Toro	Cabo de Hornos	Caserío	55	17
21	-54,930	-68,279	Puerto Navarino	Cabo de Hornos	Caserío	0	6
22	-54,933	-67,604	Puerto Williams	Cabo de Hornos	Ciudad	1868	662

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo 2017.

Salvo las comunas de Porvenir y Primavera, todas las comunas presentan edificaciones asociadas a los servicios de Bomberos, Policía, Educación o Salud emplazadas en el área expuesta (Tabla V). Destaca la comuna de Punta Arenas, por el elevado número de establecimientos educacionales que se encuentran bajo los 10 mnsm.

TABLA V

NÚMERO DE EDIFICACIONES ASOCIADAS A SERVICIOS COMUNALES EN EL ÁREA COSTERA BAJA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y SU SISTEMA DE CANALES Y FIORDOS

Comuna	Bomberos	Policía	Educación	Salud
Natales	0	1	3	1
San Gregorio	0	1	0	0
Río Verde	0	0	1	1
Punta Arenas	2	1	32	3
Primavera	0	0	0	0
Porvenir	0	0	0	0
Timaukel	0	0	2	0
Cabo de Hornos	0	2	1	1

Fuente: Elaboración propia.

Las 8 comunas presentan un total de 1843 km de la red vial construida en el área costera bajo los 10 msnm, repartidos en 8169 tramos (Tabla VI). Es decir, la red vial de estas 8 comunas se encuentra altamente expuesta a una elevación del nivel del mar, y lo que es más complejo de manejar, lo hace en forma atomizada en más de 8000 puntos cada uno de unos 225 metros de extensión promedio. En todas las comunas es posible encontrar puentes que se encuentran en el área de exposición y, en 3 de ellas, infraestructura de transporte aéreo.

TABLA VI

NÚMERO DE EDIFICACIONES DE TRANSPORTE EN EL ÁREA COSTERA BAJA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y SU SISTEMA DE CANALES Y FIORDOS

Comuna	Puentes	N° Tramos red vial	Km red vial	Aeropuertos/ Aeródromos
Natales	2	724	103,386	0
San Gregorio	1	1101	418,936	0
Río Verde	10	613	177,032	0
Punta Arenas	17	4161	689,889	2
Primavera	1	326	144,857	0
Porvenir	1	576	181,905	2
Timaukel	3	261	69,401	0
Cabo de Hornos	10	407	57,263	1

Fuente: Elaboración propia.

En la mayoría de las 8 comunas se encuentran establecimientos industriales bajo la curva de los 10 msnm (tabla VII), destaca el gran número de industrias en el área expuesta que se encuentran nuevamente en Punta Arenas. Con respecto a la infraestructura de distribución de energía, solo Punta Arenas y San Gregorio presentan edificaciones en el área expuesta y, en la distribución de agua potable, las comunas de Punta Arenas, Porvenir y Natales se encuentran en esta situación. Por último, salvo Timaukel, todas las comunas tienen algún nodo de telecomunicaciones emplazado en el área costera baja.

TABLA VII

NÚMERO DE EDIFICACIONES INDUSTRIALES E INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS VITALES EN EL ÁREA COSTERA BAJA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y SU SISTEMA DE CANALES Y FIORDOS

COMUNA	INDUSTRIA	ENERGÍA	AGUA	TELECOMUNICACIONES
Natales	7	0	2	33
San Gregorio	2	1	0	67
Río Verde	3	0	0	14
Punta Arenas	64	1	21	479
Primavera	0	0	0	1
Porvenir	3	0	3	43
Timaukel	0	0	0	0
Cabo de Hornos	0	0	0	31

Fuente: Elaboración propia.

Todas las comunas, salvo Timaukel y Río Verde, tienen edificaciones costeras en el área expuesta (tabla VIII). Destacando una vez más la comuna de Punta Arenas por el elevado número de estructuras que posee en la zona expuesta, en comparación con las otras.

TABLA VIII

NÚMERO DE EDIFICACIONES DE INFRAESTRUCTURA COSTERA EN EL ÁREA COSTERA BAJA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y SU SISTEMA DE CANALES Y FIORDOS.

Comuna	Obras Costeras	Puertos y Sitios	Caletas Pescadores	Infraestructura costera
Natales	4	2	2	6
San Gregorio	3	1	0	4
Río Verde	0	0	0	0
Punta Arenas	11	12	6	23
Primavera	1	1	0	2
Porvenir	1	0	2	1
Timaukel	0	0	0	0
Cabo de Hornos	5	1	3	6

Fuente: Elaboración propia.

Así, no solo se configura un imaginario de la potencial amenaza del cambio climático antropogénico respaldada por la evidencia instrumental registrada en las últimas décadas en el Estrecho de Magallanes y su entorno; sino que, además se constata que existen asentamientos humanos, población, edificaciones de todo tipo emplazados en el área costera bajo la cota de 10 m, que configura la zona de exposición ante una eventual alza del nivel del mar por el cambio climático.

Por último, al estimar los cambios de la altura significativa del oleaje y de nivel del mar usando el ensamble de modelos globales, entre el período histórico y el horizonte de mediados de siglo, se constata que se espera un incremento entre 0,23 a 0,30 m en el lado occidental del estrecho (Tabla IX), estos valores son más altos que para Chile central[39] y se explican principalmente por la contribución del oleaje.

TABLA IX

PROYECCIONES COTAS DE INUNDACIÓN LADO OCCIDENTAL ESTRECHO DE MAGALLANES EN EL ESCENARIO RCP 8.5 PARA MEDIADOS DE SIGLO

Latitud	Histórica (m)	Proyección (m)	Diferencia (m)
-52,00	3,82	4,05	0,23
-52,50	3,88	4,12	0,24
-53,00	3,98	4,23	0,26
-53,50	3,93	4,20	0,27
-54,00	3,95	4,23	0,28
-54,50	4,01	4,29	0,29
-55,00	4,02	4,32	0,30

Fuente: Elaboración propia.

39 Ministerio del Medio Ambiente (MMA), (2019b).

4. CONCLUSIONES

La evidencia instrumental muestra que, el cambio climático antropogénico, ha estado modificando en las últimas décadas la temperatura del aire y superficial del mar, el nivel del mar y el oleaje en la zona del Estrecho de Magallanes. Todos estos parámetros muestran tendencias lineales de largo plazo positivas.

Las 8 comunas que cruza el Estrecho de Magallanes y los canales y fiordos comunicados con él, que serían afectadas por un alza del nivel del mar en la zona, son: Natales, San Gregorio, Río Verde, Punta Arenas, Primavera, Porvenir, Timaukel y Cabo de Hornos. Para imaginar los cambios que sufrirán los asentamientos costeros en estas comunas durante las próximas décadas, en un contexto de cambio climático, se constata que en ellas se encuentra un total de 10.582 km^2 de área costera bajo los 10 msnm, es decir el 8,76% del total de estas comunas. En dicha área baja potencialmente inundable, vivían en el momento del Censo de Población y Vivienda del año 2017, 37.641 personas, repartidas en 11.836 viviendas, que conforman 4 ciudades, 2 Aldeas y 16 caseríos. En esta área costera baja, también es posible encontrar un total de 1843 km de la red vial construida, repartidos en 8169 tramos. Además, se encuentran un total de 2 edificaciones de Bomberos, 5 de policía, 39 de Educación, 6 de Salud, 45 puentes, 5 aeropuertos o aeródromos, 79 establecimientos industriales, 2 de Energía, 26 asociados a la distribución de agua potable, 668 nodos de Telecomunicaciones, 25 Obras Costeras, 17 Puertos y Sitios, 13 caletas de pescadores artesanales y 42 elementos de infraestructura costera.

Las zonas bajas más extensas se encuentran en el lado oriental del estrecho, especialmente en los alrededores de la primera y segunda angostura. La comuna de Punta Arenas tiene el asentamiento humano más densamente poblado de la zona y, al mismo tiempo, el mayor número de edificaciones y elementos de infraestructura costera expuestos.

Para mediados de siglo, en el lado occidental del Estrecho se espera un incremento de 27 cm en las cotas de inundación bajo el escenario de cambio climático RCP 8.5.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

a) Libros y Artículos

Albrecht, Frauke y Gary Shaffer. "Regional Sea-Level Change along the Chilean Coast in the 21st Century" *Journal of Coastal Research* Vol. 32 n° 6 (2016), pp. 1322-1332.

Araya-Osses, Daniela, Ana Casanueva, Celián Román-Figueroa, Juan Manuel Uribe y Manuel Paneque. "Climate change projections of temperature and precipitation in Chile based on statistical downscaling" *Climate Dynamics* n° 54 (2020), pp. 4309-4330.

Beyá, José, M. Álvarez, A. Gallardo, H. Hidalgo, Catalina Aguirre, J. Valdivia, C. Parra, L. Méndez, C. Contreras, Patricio Winckler y Mauricio Molina. *Atlas de Oleaje de Chile* (Valparaíso: Universidad de Valparaíso, 2016).

Cerda, Cecilia. *Estudio de la propagación de ondas de marea en el Estrecho de Magallanes, Tesis para optar al título de Oceanógrafo* (Valparaíso: Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1993).

Clapperton, Chalmers. "La última glaciación y deglaciación en el Estrecho de Magallanes: Implicaciones para el poblamiento de Tierra del Fuego" *Anales del Instituto de la Patagonia Serie Ciencias Humanas* n° 21 (1992), pp. 113-128.

Clapperton, Chalmers. "The quaternary glaciation of Chile: a review" *Revista Chilena de Historia Natural* Vol. 67 n° 4 (1994), pp. 369-383.

Contreras-López, Manuel, Matías Alday, Jimmy Ceballos y Tito Erazo. "Variación espacial y temporal en el oleaje del Mar de Bellingshausen" *Anales Instituto Patagonia* Vol. 43 n° 1 (2015), pp. 137-144.

Contreras-López, Manuel, Ricardo Torres y Jimmy Cevallos. "Tendencias del Nivel Medio del Mar en el litoral del Pacífico Sur Oriental". En: A. Botello, S. Villanueva, J. Gutiérrez y J. L. Rojas (Eds.). *Vulnerabilidad de las zonas costeras de Latinoamérica al cambio climático* (México: Ed. Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (UJAT) - Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) - Universidad Autónoma de Campeche (UAC), 2017), pp. 165-176.

Falvey, Mark y René Garreaud. "Regional cooling in a warming world: Recent temperature trends in the southeast Pacific and along the west coast of subtropical South America (1979–2006)" *Journal of Geophysical Research: Atmospheres* n° 114 (2009), pp. 1-16.

Giesecke, A., A. Gómez, I. Leschiutta, E. Migliorini y L. Rodríguez. "The CERESIS earthquake catalogue and database of the Andean Region: background, characteristics and examples of use" *Annals of Geophysics* Vol. 47 n° 2-3 (2004), pp. 421-435.

Hulton, N., R. Purves, Robert McCulloch, David Sugden y Michael Bentley. "The last glacial maximum and deglaciation in southern South America" *Quaternary Science Reviews* Vol. 21 n° 1-3 (2002), pp. 233-241.

Igualt, Felipe, Wolfgang Breuer, Manuel Contreras-López y Carolina Martínez. "Efectos del cambio climático en la zona urbana turística y costera de Viña del Mar: Levantamiento de daños para una inundación por marejadas y percepción de seguridad" *Revista 180* n° 44 (2019), pp. 120-133.

Instituto Nacional de Estadística (INE). *Censo de Población y Vivienda 2017* (Santiago: INE, 2018).

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). *Climate Change and Land: an IPCC special report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems* (Genova: World Meteorological Organization, 2019a), pp. 1-702.

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). "Summary for Policymakers" En: *IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate* (Genova: World Meteorological Organization, 2019b), pp. 3-36.

Martínez, Carolina, Manuel Contreras-López, Patricio Winckler, Héctor Hidalgo, Ernesto Godoy y Roberto Agredano. "Coastal erosion in central Chile: A new hazard?" *Ocean & Coastal Management* n° 156 (2018), pp. 141-155.

Ministerio del Medio Ambiente (MMA). *Tercera Comunicación Nacional de Chile ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático 2016* (Santiago: MMA, 2016), pp. 246-259.

Ministerio del Medio Ambiente (MMA). *Determinación del riesgo de los impactos del Cambio Climático en las costas de Chile* Vol. 2 (Santiago: Centro de Cambio Global UC, 2019a).

Ministerio del Medio Ambiente (MMA). *Determinación del riesgo de los impactos del Cambio Climático en las costas de Chile* Vol. 1 (Santiago: Centro de Cambio Global UC, 2019b).

Milne, Glenn, Antony Long y Sophie Bassett. "Modelling Holocene relative sea-level observations from the Caribbean and South America" *Quaternary Science Reviews* Vol. 24 n° 10-11 (2005), pp. 1183-1202.

Montecino, Henry, Vagner Ferreira, Aharon Cuevas, Leoncio Cabrera, Juan Carlos Báez y Silvio De Freitas. "Vertical deformation and sea level changes in the coast of Chile by satellite altimetry and tide gauges" *International Journal of Remote Sensing* Vol. 38 n° 24 (2017), pp. 7551-7565.

Perucca, Laura, Patricia Alvarado y Mauro Saez. "Neotectonics and seismicity in southern Patagonia" *Geological Journal* Vol. 51 n° 4 (2015), pp. 545-559.

Prieto, Ximena y Margaret Winslow. "El Cuaternario del Estrecho de Magallanes I: sector Punta Arenas-Primera Angostura" *Anales del Instituto de la Patagonia Serie Ciencias Naturales* n° 21 (1994-1992), pp. 85-95.

Pugh, David y Philip Woodworth. *Sea-level science: understanding tides, surges, tsunamis and mean sea-level changes* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004).

Rabassa, Jorge y Chalmers Clapperton. "Quaternary glaciations of the southern Andes" *Quaternary Science Reviews* Vol. 9 n° 2-3 (1990), pp. 153-174.

Reguero, Borja, Iñigo Losada y Fernando Méndez. "A recent increase in global wave power as a consequence of oceanic warming" *Nature communications* Vol. 10 n° 1 (2019), pp. 1-14.

Reyes, Omar, César Méndez, Manuel San Román y Jean Pierre Francois. "Earthquakes and coastal archaeology: Assessing shoreline shifts on the southernmost Pacific coast (Chonos Archipelago 43°50"-46°50"S, Chile, South America)" *Quaternary International* n° 463 (2018), pp. 161-175.

Salinas, Sergio, Manuel Contreras y Juan José Fierro. "Propagación de Ondas en el Estrecho de Magallanes, Chile" *Ciencia y Tecnología del Mar (CONA)* Vol. 27 n° 2 (2004), pp. 5-20.

Winckler, Patricio, Catalina Aguirre, Laura Farías, Manuel Contreras-López, Ítalo Masotti. "Evidence of climate-driven changes on atmospheric, hydrological and oceanographic variables along the Chilean coastal zone" *Climatic Change* n° 163 (2020), pp. 633-652.

Winckler, Patricio, Manuel Contreras-López, Rodrigo Campos-Caba, José Beyá y Mauricio Molina. "El temporal del 8 de agosto de 2015 en las

regiones de Valparaíso y Coquimbo, Chile" *Latin American Journal of Aquatic Research (LAJAR)* Vol. 45 n° 4 (2017), pp. 622-648.

Wyss, Max. "Mean sea level before and after some great strike-slip earthquakes" *Pure and Applied Geophysics* n° 113 (1975), pp. 51-61.

Wyss, Max. "Local changes of sea level before large earthquakes in South America" *Bulletin of the Seismological Society of America* Vol. 66 n° 3 (1976), pp. 903-914.

Wyss, Max. "Sea-level changes before large earthquakes" *Earthquake Information Bulletin (USGS)* Vol. 10 n° 5 (1978), pp. 165-168.

Zachos, James, Mark Pagani, Lisa Sloan, Ellen Thomas y Katharina Billups. "Trends, rhythms, and aberrations in global climate 65 Ma to present" *Science* Vol. 292 n° 5517 (2001), pp. 686-693.

ANALIZANDO LAS PERCEPCIONES DEL ESTRECHO DE MAGALLANES EN DOS TEXTOS ESCOLARES A LA LUZ DE LA REFORMA EDUCACIONAL EN CURSO

Nadia Farías Cárdenas

1. INTRODUCCIÓN

La reforma educacional vigente ha exigido el cambio de los instrumentos asociados al quehacer pedagógico en las aulas del país ya que ésta apunta a la implementación de una educación más integral y acorde a las necesidades de un contexto cada vez más dinámico como lo es el siglo XXI.

Ante esto, los Textos Escolares han debido adecuarse al desarrollo de habilidades y competencias necesarias para la formación de ciudadanos/as aptos para convivir en comunidad en un entorno cambiante, global y exigente. Por ello, los Textos Escolares, entre otros aspectos, han introducido temáticas y actividades que pretenden abordar los objetivos de aprendizaje de una manera más contextualizada a las necesidades del cambio de siglo, complejizando algunas actividades con el fin de desarrollar las habilidades y competencias necesarias para esto.

Es por ello por lo que, para la elaboración de este escrito, se recurrió al estudio de los Textos Escolares vigentes de Enseñanza Media en la asignatura de Historia,

Geografía y Ciencias Sociales en búsqueda de la presencia de la temática del Estrecho de Magallanes en los recursos, fuentes, apartados, etc. presentes en el/los textos/a, identificando como primer antecedente, que la temática se encuentra contenida en el Texto de 1º Medio (2016) de la editorial Santillana.

Con ello se realizará un análisis contrastado con el Texto de estudio de la misma asignatura de acuerdo con la actualización anterior (2009) de la editorial SM, el que estuvo vigente hasta el año 2015 en los establecimientos chilenos y donde estaba contenido la temática del Estrecho de Magallanes. Este estudio se realiza con el fin de establecer elementos de cambio y continuidad respecto la temática y los subtemas asociados, en el instrumento pedagógico de acuerdo con los cambios curriculares establecidos desde el año 2014.

Finalmente se realizará una reflexión de los hallazgos respecto el Texto vigente en las escuelas y establecimientos chilenos y con ello, el trato que reforma educacional actual otorga al Estrecho de Magallanes en el instrumento pedagógico y su coherencia con las Base Curriculares en curso.

2. LAS BASES CURRICULARES Y LOS TEXTOS ESCOLARES

Las Bases Curriculares en el marco de la Reforma Educacional de 2014, se establecen como elemento base del Currículum Nacional con la finalidad de diseñar, promover y aplicar una educación más integradora, inclusiva y representativa de las habilidades necesarias para el siglo XXI. Éstas abarcan desde 1ro Básico a 4to Medio, con la culminación de su implementación en el año 2021.

El Currículum Nacional pretende por consiguiente, "(…) alcanzar el desarrollo espiritual, ético, moral, afectivo, intelectual, artístico y físico de las personas, mediante la transmisión y el cultivo de valores, conocimientos y destrezas"[1] necesarias para que los/as estudiantes de nuestro país se vuelvan ciudadanos participativos y comprometidos con su en-

---

[1] Ministerio de Educación, *Bases Curriculares 3º y 4º Medio* (Santiago: Unidad de Curriculum y Evaluación, 2019), p. 19.

torno, que compartan principios valóricos, que desde el desarrollo de habilidades y competencias puedan estar preparados/as para enfrentar un mundo cada vez más global, digital y cambiante, entre otros aspectos.

Las Bases Curriculares promueven también el sentido de identidad nacional en una organización de los aprendizajes que permita la vinculación del estudiante con su entorno, también pretende que los/as estudiantes puedan ser conscientes de su propio proceso de aprendizaje, es decir, puedan conocerse y comprender los procesos que interactúan internamente para lograr un aprendizaje significativo en cada uno de ellos/as.

Por otro lado, las Bases Curriculares en la construcción de una educación de calidad, considera los distintos contextos en que ésta se imparte en el contexto nacional, por lo que:

> "(…) promueve la inclusión, reconociendo que las personas tienen el mismo potencial de aprendizaje y desarrollo, y las mismas posibilidades de ejercer sus derechos, sin discriminación de tipo alguno, ni de género, origen, condiciones sociales o cualquier otra variable. A su vez, valora la interculturalidad, favoreciendo el diálogo horizontal entre personas de distintas culturas"[2].

En este sentido, todo recurso e insumo utilizado para la aplicación del Currículum en el país debe estar en sintonía con el criterio de inclusión, no discriminación, la interculturalidad y el diálogo horizontal entre las personas. Aquello además refuerza el carácter de unidad que posee el Currículum como único instrumento curricular vigente en el país, el cual abarca todos los contextos donde existe la escuela permitiendo también generar sentido de identidad y pertenencia a la nación, aspectos que también se ve reforzado especialmente en asignaturas como Filosofía y Educación Ciudadana.

Ahora bien, el documento que contiene las Bases Curriculares considera como instrumentos del Currículum para el desarrollo de los OA de las asignaturas a los Planes y Programas de cada asignatura, los cuales

---

[2] Ministerio de Educación (2019), p. 19.

organizan los tiempos en que aquellos aprendizajes pueden ser organizados, indicadores de evaluaciones, evaluaciones sugeridas y ejemplo de actividades que pueden ser utilizadas por los/as profesores/as para el desarrollo de sus clases. Sin embargo, no se hace mención específica al uso del texto escolar ni a las guías didácticas del profesor que el Ministerio entrega a los establecimientos, por lo que éstos no tienen carácter obligatorio para la enseñanza en el país constituyéndose únicamente como recursos de apoyo y complemento a la enseñanza.

En el estudio realizado en colaboración con el Ministerio de Educación y la Oficina Regional de Educación para América Latina y el Caribe (UNESCO) durante el 2016, se definen los textos escolares como:

> "(…) una herramienta clave en el proceso de enseñanza aprendizaje, y vehículo de transmisión curricular pertinente para acceder de manera progresiva, tanto a los y las estudiantes, a las niñas y los niños de nuestro país, a las habilidades, conocimientos y actitudes propias de las asignaturas, como lo señalan los documentos curriculares de cada nivel"[3].

Lo anterior va en sintonía con la idea de Currículum Nacional que se establece en el país, al ser una forma de llegar de manera a todos los contextos del territorio nacional con un instrumento único que va más allá de la organización de los OA, sino que contiene propuestas didácticas y evaluaciones que complementan a los Planes y Programas vigentes. Son por consecuencia, los textos escolares un instrumento único y transversal –más no obligatorio– que traducen los OA en propuestas y actividades didácticas para el proceso de enseñanza-aprendizaje de todos los niveles de enseñanza, desde el primer nivel de transición de Educación Parvularia, 1º Básico a 4º Medio en todas las asignaturas.

El estudio además señala que la relación entre los textos escolares y el currículum nacional:

---

[3] María Olivera, *Estudio de Uso y Valoración de Textos Escolares: Informe final. Encargado por MINEDUC y Oficina Regional de Educación para América Latina y el Caribe (UNESCO)* (Santiago: Guernica Consultores S.A., 2016), p. 8.

> "(…) vehiculizan el currículum nacional y constituyen un elemento organizador de las experiencias de aprendizaje. Ellos además son elementos de comunicación curricular a los docentes, alumnos y padres/apoderados, en tanto informan de los objetivos de aprendizaje, de los contenidos y presentan actividades a realizarse en el aula para lograr esos objetivos, de forma tal de promover el mejoramiento de la calidad, equidad y acceso al currículum nacional"[4].

Con ello, no solo vemos que los Textos Escolares permiten organizar el diseño de los OA que se presentan el Currículum, los tiempos y el diálogo que existe entre esos elementos y los/as docentes en la práctica de la enseñanza como tal, sino que también son un aporte para mejorar la misma implementación del currículum vigente. Es decir, el uso de los textos escolares permitiría mejorar la cobertura curricular de los distintos establecimientos del país y con ello, una mejor calidad en la educación impartida, uno de los objetivos primordiales que persiguen las nuevas Bases Curriculares cuyo periodo final de implementación se implementa durante el 2021.

3. EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y LOS TEXTOS ESCOLARES 2013-2016 Y 2016-2020

El texto de Historia de Enseñanza Media vigente en la actualidad tiene cuatros años en curso y fue parte, junto con el de 7mo y 8vo Básico, de la primera tirada de textos escolares en el contexto de la reforma educacional del 2014. Esto ya que "Los textos escolares en Chile se relacionan íntimamente con el currículum nacional. Por ello, cualquier tipo de cambio en éste tiene como consecuencia una reedición del texto escolar en el mercado privado y una eventual nueva licitación del texto en el mercado estatal"[5]. Marcando diferencias evidentes con el texto utilizado previamente.

---

4 Olivera (2016), p. 8.

5 Mariano Narodowki y Laura Manolakis, "Estado, mercado y textos escolares. Notas históricas para un modelo teórico" *Revista Educación y Pedagogía* Vol. XIII n° 29-30 (enero-septiembre, 2001), pp. 27-38.

Por lo anterior se hace necesario realizar la comparación entre el libro vigente en la actualidad y el que se utilizó previamente, a fin de poder obtener un análisis más acabado de como la temática del Estrecho de Magallanes está contenido no solo en el texto en sí mismo, sino que en el marco de la reforma educacional y las nuevas Bases Curriculares.

A continuación, se hará un recuento a modo de síntesis sobre la presencia de la temática del Estrecho de Magallanes en ambos Textos Escolares: el texto utilizado desde el 2013 al 2016 editorial SM Chile S.A.[6] y el texto utilizado desde el 2016[7] a la fecha correspondiente a la Editorial Santillana en la asignatura de Historia, Geografía y Ciencias Sociales.

---

6 Ministerio de Educación, *Texto del Estudiante 2º Medio Historia, Geografía y Ciencias Sociales* (Santiago: Ed. SM, 2013).

7 Ministerio de Educación, *Texto del Estudiante 1º Medio Historia, Geografía y Ciencias Sociales* (Santiago: Ed. Santillana, 2016).

TABLA 1

COMPARACIÓN PRESENCIA DE LA TEMÁTICA EN DOS TEXTOS DE HISTORIA, GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES

	LIBRO 2º MEDIO S.M 2013-2016	LIBRO 1º MEDIO SANTILLANA 2016-2020
Unidad	U.3 "Conformación del territorio y sus dinámicas geográficas, económicas y sociales"	U.4 "La configuración del territorio chileno y sus proyecciones"
1	Línea de tiempo menciona Fundación de Fuerte Bulnes y toma de posesión del Estrecho de Magallanes en 1843.	Recurso mapa Estrecho de Magallanes pintado en uno de los viajes de la Royal Navy entre 1866 y 1869. Bedwell, F.L.B (1866) Estrecho de Magallanes visto desde Crooked Reach.
2	Fuente sobre "Los límites de Chile hacia 1680" de Eyzaguirre, J. (1967) *Breve Historia de las fronteras de Chile*.	Fuente sobre la expedición de Charles Darwin: "Darwin, Ch. (1809-1882) *El paso por Chile de una expedición científica*. Santiago, Chile: Universitaria, 1996.
3	Tema: "Incorporación de Chiloé y el Estrecho de Magallanes".	Tema: "La ocupación al sur de Chile. Ocupación de Magallanes".
4	Tema "Fijación de límites con Argentina" menciona tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación de 1856 y Tratado de Límites de 1881.	Fuente: "La situación de Magallanes tras la ocupación chilena". Martinic, M. Los señores de la estepa. La vida peatonal en las estancias magallánicas. En Guzmán, C. y otros (Ed.) *Historia de la vida privada en Chile. El Chile Moderno de 1840 a 1925*. Santiago, Chile: Taurus, 2008.
5	Tema: "Misiones científicas en Chile" menciona Expedición de Charles Darwin 1831-1832.	Tema: "Las consecuencias de la inmigración europea. Se menciona la colonización alemana, croata e italiana en Punta Arenas".
6	Actividad de síntesis, recurso: Mapa de América del Sur, obra del cartógrafo francés Guilleaume de L`lsle (1720) con el nombre de Tierra Magallánica indica; "*incluida habitualmente bajo el nombre general de Chile*", tal como señalaba la mayoría de los mapas durante la época colonial.	Tema: Relaciones con los pueblos originarios, específicamente "La extinción de los indígenas del extremo sur".
7	Desarrollo de actitudes: Colonización de territorios indígenas en Chile y América. Fuente: "Historia de la región magallánica (fragmento)". Martinic, Mateo (2003) *Historia de la región magallánica.* En informe de la Comisión Verdad Histórica y Nuevo Trato. Santiago.	Recurso: Mapa muestra transformación de las fronteras de Chile tras los tratados firmados con Perú, Bolivia y Argentina. Pregunta en actividad: "¿Por qué el estrecho de Magallanes era importante para el país?"

8		Tema: Las proyecciones de la guerra en relación con los países vecinos. Apartado: Tratado de Límites de 1881, 1899 Puna de Atacama, 1902 Laudo Arbitral. 1984 soberanía sobre las islas Picton, Nueva y Lennox, 1994 hito 62 hasta el Monte Fritz Roy.
9		Actividad para terminar la Unidad: Cuadro comparativo sobre los procesos de incorporación de territorios o consolidación de la soberanía desarrollada por Chile durante el siglo XIX. Se pregunta por Objetivos perseguidos por el Estado y Estrategias empleadas para conseguirlo en Magallanes y otros territorios.
10		Actividad para terminar la Unidad: Fuente iconográfica: Dumont, d´Urville. J.S.C (1838). Grupo de indios patagones. Reproducción del viaje al polo sur y Oceanía por orden del rey entre los años 1837 y 1840. Santiago, Chile: Colección Biblioteca Nacional de Chile. Fuente iconográfica: Pritchett, R. La embarcación Beagle en Magallanes. Reproducción de la portada del "Diario de la expedición de Darwin, 1890". En: Revista de investigaciones sobre la historia natural y la geología los países visitados por el H.M.S Beagle, 1900. Pregunta sobre los desafíos que tiene el Estado en la actualidad con respecto a las demandas de los pueblos indígenas y las acciones que se puede realizar para promover el diálogo y solución a estos conflictos.

Fuente: Elaborado por la autora.

En la tabla anterior, se evidencian las diferentes representaciones de la temática del Estrecho de Magallanes en los dos textos de estudio de la asignatura de Historia, Geografía y Ciencias Sociales. De esta comparación podemos desprender algunas conclusiones sobre cómo ha sido tratado el tema estos últimos años y cómo la reforma educacional del 2014 impactó en este tratamiento.

En relación con las similitudes en ambos textos encontramos en primer lugar, el hecho de que la temática en general solo está tratada en Unidades vinculadas a la configuración del territorio, tanto en el nivel de 2do Medio en el primer texto y en el nivel de 1ro Medio en el segundo. En este sentido, se desprende la idea de que, para los diferentes gobiernos en esta última década, es importante tratar la temática desde el territorio y la soberanía, lo que en palabras de Apple (1996) contiene "procesos ideológicos de carácter hegemónico tendientes a mantener el control sobre la transmisión cultural por parte de ciertos grupos. Esta injerencia determina directamente asuntos relacionados con la forma (estilo) y fondo (sentido) con los que en los libros de texto se presentan los contenidos"[8] lo que en este caso se presenta en las unidades de similares contenidos en ambos textos.

Otro de los elementos en común en ambos textos es la importancia que se le da al apartado de, por un lado, la "Incorporación de Chiloé y el Estrecho de Magallanes" en el primer texto y "La Ocupación al sur de Chile. Ocupación de Magallanes" en el segundo. En ambos textos se hace referencia a la importancia estratégica de la zona, la fundación del Fuerte Bulnes en 1843 y de la ciudad de Punta Arenas en 1849. Sin embargo, en el primer texto se relevan las condiciones que ofrecía la zona para la crianza de ovejas y la producción de lana a gran escala, además del costo humano que tuvieron estas acciones para las comunidades indígenas locales[9].

Otro de los temas en común en ambos textos, son las expediciones científicas de Charles Darwin donde en ambos casos se menciona el paso por el Estrecho de Magallanes en 1832. La diferencia entre los dos textos es que en el primero, se describe la expedición de Charles Darwin: "Luego de cruzar el estrecho de Magallanes y recorrer los canales del sur y el litoral chileno, recalaron en Valparaíso en 1834 donde organizaron nuevas

---

8 Nilson Ibagón, "Los textos escolares y la enseñanza de la historia: elementos teóricos para entender su relación" *Revista Hojas y Hablas* n° 11 (2014), p. 39.

9 Ministerio de Educación (2013), p. 190.

expediciones por Chiloé (…)"[10]. En este caso, la temática es solo parte del trayecto de la expedición del científico no relevando aspectos importantes del lugar. En el segundo texto, la expedición de Charles Darwin se representa por medio de una fuente primaria de la expedición, citada de la siguiente manera: "Darwin, Ch. (1809-1882). El paso por Chile de una expedición científica. Santiago, Chile: Universitaria, 1996"[11]. El hecho de tener una fuente primaria sobre el tema otorga veracidad histórica y apoya la temática en el texto de estudio.

El último tema en que ambos textos parecen coincidir es la presencia de los acuerdos y tratados tomados entre Chile y Argentina; el tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación de 1856 y Tratado de Límites de 1881. En el primer texto, se hace referencia a ambos tratados explicando el contexto en que se redactaron, mencionando que, entre otros factores, "(…) los argentinos siempre consideraron que la Patagonia les pertenecía y la clase dirigente chilena despreció estas tierras, preocupándose solo por el control del Estrecho"[12].

En el segundo texto, la referencia al tratado de Límites de 1881 en el contexto de "Las proyecciones de la guerra en relación con los países vecinos", donde se mencionan además el Laudo Arbitral del 1902, el tratado de 1984 que confirmó las islas Picton, Nueva y Lennox bajo la soberanía chilena, el límite de la Laguna del Desierto para el lado argentino en 1994 y el Acuerdo firmado en 1998 para fijar el recorrido del límite en los Campos de Hielo Sur. En este caso, la descripción carece de juicio como en el texto anterior, pero realiza una especie de seguimiento a la temática.

Sobre las diferencias, en el segundo texto se evidencia mayor presencia de la temática vinculada a los pueblos originarios en la región de Magallanes, los que son representados mediante imágenes, fuentes y actividades relacionadas con analizar la responsabilidad del Estado con las comunidades locales en la colonización del territorio.

---

10 Ministerio de Educación (2013), p. 208.

11 Ministerio de Educación (2016), p. 205.

12 Ministerio de Educación (2013), p. 192.

4. EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y LA REFORMA EN CURSO

Como se ha demostrado, existen algunas diferencias sobre el tratamiento de la temática del Estrecho de Magallanes en los textos recurridos para este análisis, comenzando con la diferencia de las referencias en ambos textos, la forma en que se expone la temática, los subtemas asociados y los focos a los que parecen apuntar cada uno de los textos.

Si bien la presencia de la temática del Estrecho de Magallanes en ambos texto abordan sub temas similares como la localización geográfica, la colonización de la región de Magallanes, la situación limítrofe con Argentina, se observa que el texto de 1ro Medio, el que se mantiene vigente en la actualidad lo hace de diferente modo, ya que se además de referenciar un 20% más la temática a diferencia del otro texto, expone mayor cantidad de fuentes primarias y secundarias, lo que por supuesto apoya y complementa de manera historiográfica a los temas asociados al Estrecho de Magallanes.

La importancia del uso de las fuentes primarias o secundarias en la enseñanza disciplinar de la Historia (y otras asignaturas) está ampliamente documentada en el mundo de la investigación educativa y existe un amplio consenso respecto su aporte al desarrollo de habilidades superiores en el trabajo pedagógico: "El uso de fuentes en las aulas tiene un elevado potencial cognitivo por lo que debería plantearse a lo largo de la educación básica, de primaria a secundaria"[13]. Por ello, emplear fuentes primarias en la asignatura de Historia particularmente ayuda a desarrollar habilidades de pensamiento crítico e histórico necesarias para comprender de mejor manera ciertos fenómenos asociados a la disciplina.

En una línea bastante coherente con lo anterior, los textos utilizados en la reforma sugieren procedimientos para analizar fuentes primarias y

---

[13] J. S. Serrano, "Fuentes históricas y libros de texto en secundaria: una oportunidad perdida para enseñar competencias de pensamiento histórico" *ENSAYOS. Revista de la Facultad de Educación de Albacete* Vol. 29 n° 1 (2014), p. 84.

secundarias que son transversales a todos los recursos de este tipo en los textos, los que son apoyados por instrucciones muy similares a los encontrados en textos científicos alusivos a este ejercicio de análisis[14]. Estos procedimientos que pretenden ayudar a todas las temáticas del texto en la asignatura de Historia apuntan al desarrollo de habilidades que son vitales para comprender no solo la disciplina en sí misma, sino que a todas las otras presentes en el proceso pedagógico del/la estudiante.

Las Bases Curriculares considera el desarrollo del pensamiento histórico como parte esencial de la propuesta curricular para la asignatura señalando que: "La formación de un pensamiento histórico busca que los y las estudiantes sean capaces de pensar su propia historia y que esta se transforme en parte de su universo mental, permitiéndoles desenvolverse de mejor manera en la vida práctica"[15], lo que se complementa con el pensamiento geográfico, el carácter interpretativo de las Ciencias Sociales, entre otros.

En ese sentido, el trabajo con fuentes se considera una herramienta clave en el sentido a la vida cotidiana desde el aporte del pasado, puesto que trae los hechos y el estudio de ellos a la realidad cotidiana de los/as estudiantes: "El trabajo con fuentes de información supone desarrollar una metodología de trabajo activa y rigurosa que permita analizarlas y así obtener información relevante, formular preguntas, establecer relaciones, elaborar conclusiones y resolver problemas"[16], lo que sin duda es un aporte relevante para comprender las complejidades de los fenómenos históricos y sociales acontecidos en la historia de la Región de Magallanes.

Otro de los elementos diferenciadores de cómo está abordada la temática del Estrecho de Magallanes es la mayor presencia de temas vinculados

---

14 J. Zúñiga, *Fuentes primarias como recurso para la enseñanza de la Historia y el desarrollo del pensamiento* (Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, Master's thesis, 2018), p. 44.

15 Ministerio de Educación, *Bases Curriculares 7º a 2º Medio* (Santiago: Unidad de Curriculum y Evaluación, 2015), p. 177.

16 Ministerio de Educación (2015), p. 183.

a los pueblos originarios y los asuntos pendientes del Estado en este sentido.

Si bien la presencia de la temática indígena está presente en mayor frecuencia en el texto de 1º Medio, el que ahora se encuentra siendo usado por la gran parte de los establecimientos chilenos, solo se cuentan 3 recursos o actividades que la abordan, es decir, un 27% de las referencias totales. Aquello es casi un 50% más que en el texto usado antes de la Reforma educacional iniciada en el 2014.

En general, la temática indígena esta abordada desde el desarrollo de un apartado elaborada por los editores del texto donde se señala en general el impacto que tuvo la colonización europea en lo grupos selk`nam y aòniken, lo que es apoyado por una fuente primaria titulada como Recurso 30 "Documento n° 16, El testimonio de Olka. En Vega, C y Grendi P. Vejámenes inferidos a indígenas de Tierra del Fuego. Tomo III. Documentos. Punta Arenas, Chile: Conadi, 2002"[17]. El uso de la fuente en este sentido para tratar la temática indígena es coherente con la información que entrega la editorial sobre ello.

Las otras dos referencias sobre el tema indígena en la región de Magallanes radican en el análisis de fuentes iconográficas sobre un grupo de indios patagones en 1838 y el contraste con un grabado de la embarcación del Beagle en Magallanes de acuerdo a la expedición de Darwin en 1890, "las presentes Bases desarrollan las habilidades de análisis de diversas fuentes de información a través de un riguroso trabajo metodológico de la evidencia"[18], lo que nuevamente responde a la intención de desarrollar pensamiento histórico, en este caso por medio de fuentes primarias iconográficas y la reflexión de ambos elementos en un mismo contexto histórico.

Finalmente, y en este sentido, la referencia que más diferencias marca respecto el uso del texto anterior corresponde a la actividad de cierre de la Unidad la que invita a reflexionar sobre los desafíos que tiene el Esta-

---

17 Ministerio de Educación (2016), p. 212.

18 Ministerio de Educación (2015), p. 178.

do en la actualidad con respecto a las demandas de los pueblos indígenas y las acciones que se puede realizar para promover el diálogo y solución a estos conflictos.

Esta última referencia contiene elementos importantes de cómo se plantea el nuevo currículum en la asignatura de Historia, Geografía y Ciencias Sociales, puesto que considera además del uso de las fuentes, el desarrollo de pensamiento histórico y geográfico, en esta actividad se evidencia de gran manera el sentido de la vida cotidiana de los/as estudiantes al plantearse como una problemática actual y atingente. En esta línea, las Bases Curriculares señalan que:

> "Parte fundamental de desarrollar un pensamiento histórico consiste en que los y las estudiantes reconozcan las relaciones dinámicas de continuidad y de cambio a través del tiempo, los múltiples antecedentes y causas que explican el devenir de la sociedad, y que comprendan que la historia es una construcción humana que se relaciona con el tiempo y con el espacio"[19].

De ese modo, el uso de los recursos y el planteamiento de las actividades estarían en coherencia con lo declarado por el Ministerio desde una mirada curricular y disciplinar y entregaría los fundamentos para poder abordar temas asociados a la Región de Magallanes, en especial respecto el desarrollo de habilidades necesarias para comprender la historia de Magallanes desde perspectivas más variadas.

Sin embargo existen algunas deficiencias en el modo en que se plantea el tema del Estrecho de Magallanes en el texto vigente en la actualidad, puesto que no menciona o contextualiza antecedentes importantes como su descubrimiento, no profundiza en la presencia del Estado chileno en actividades de soberanía y colonización y su responsabilidad en la explotación de la región y tampoco la importancia que tiene la proyección del Estrecho en sí mismo con la Antártica, lo que contribuiría al desarrollo de un conocimiento más acabado e integral de la región y el Estrecho de Magallanes.

---

19 Ministerio de Educación (2015), p. 177.

5. CONCLUSIONES

Abordar la temática del Estrecho de Magallanes en los Textos Escolares vigentes en la actualidad implica considerar el contexto educativo en el cual estos se insertan, el cual se encuentran enmarcado en una importante reforma educacional comenzada hace siete años en nuestro país y que pretende ser completamente instaurada en el año 2021 con la implementación de los nuevos Planes y Programas del Plan Común y Plan Diferenciado para 4º Medio.

Esta reforma educacional pretende que la educación que se imparta en el país sea de carácter inclusiva e integral en diferentes dimensiones del/la estudiante, que apunte a desarrollar habilidades y competencias necesarias para enfrentar el siglo XXI. Por ello, las temáticas y actividades propuestas en los Textos Escolares debieran apuntar al desarrollo de estos importantes aspectos en los/as estudiantes.

Por otro lado, los Textos Escolares son una importante herramienta de complemento a los Planes y Programas que se imparten en las escuelas y colegios chilenos, constituyen propuestas didácticas que facilitan el tratamiento de los OA en cada asignatura, orientan la cobertura curricular y permiten el desarrollo de las habilidades y competencias ya mencionadas. Sin embargo, el uso de los Textos Escolares no es de uso obligatorio por parte del MINEDUC, a pesar de toda la gestión de edición, licitación y compra que implica para el Estado la distribución de este material en los establecimientos del país, por lo que no es posible señalar cuál es su impacto en el proceso pedagógico como tal.

Con respecto a cómo se aborda la temática del Estrecho de Magallanes en los Textos Escolares vigentes o específicamente en el Texto de 1º Medio actual, éste plantea algunas similitudes con el Texto anterior, las cuáles radican especialmente en la ubicación de la temática en las Unidades asociadas a la configuración del territorio nacional, es decir, se aborda desde la perspectiva histórica y geográfica respecto la soberanía del Estado chileno en el territorio.

También se encuentran presente la ocupación de Chiloé y la toma del Estrecho de Magallanes por parte de Chile en 1843 y además de la configuración de la frontera chileno-argentina. A propósito de ello, también se mencionan los Tratados firmados con el país vecino, aunque en el texto vigente en la actualidad se pretende un abordaje más objetivo e imparcial respecto las relaciones chileno-argentinas en el siglo XIX, particularmente de la visión chilena sobre la Patagonia.

Las diferencias entre ambos textos radican en que el último aborda y profundiza algunas temáticas vinculadas al Estrecho de Magallanes, como el tema indígena y los asuntos pendientes del Estado con ellos, incorporando actividades de síntesis y reflexión sobre este tema. Además, para este y otros temas, utiliza de mayor manera el uso de fuentes primarias y secundarias que complementan estos tópicos desde lo histórico a la perspectiva historiográfica y realiza contrastes y comparaciones entre estos fenómenos.

Dicho esto, podemos señalar que el abordaje del Estrecho de Magallanes en el Texto Escolar de 1º Medio responde a los intereses de las Bases Curriculares en el sentido en que describe a la asignatura de Historia, Geografía y Ciencias Sociales, los elementos de cambio y continuidad se encuentran presente a lo menos en el análisis del tema indígena y sus desafíos, utiliza fuentes que apoyan los temas de la Unidad y que invitan a la reflexión de ellos. Sin embargo, éste carece de contextualización del tema central, es decir, del Estrecho de Magallanes, no incorporando los antecedentes necesarios para dimensionar la importancia real de éste para nuestra historia, la proyección a futuro y la vinculación con otros lugares de igual relevancia para nuestro país como lo es la Antártica chilena.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ibagón, Nilson. "Los textos escolares y la enseñanza de la historia: elementos teóricos para entender su relación" *Revista Hojas y Hablas* nº 11 (2014), pp. 37-46.

Ministerio de Educación. *Bases Curriculares 3º y 4º Medio* (Santiago: Unidad de Curriculum y Evaluación, 2019).

Ministerio de Educación. *Bases Curriculares 7º a 2º Medio* (Santiago: Unidad de Curriculum y Evaluación, 2015).

Ministerio de Educación. *Texto del Estudiante 1º Medio Historia, Geografía y Ciencias Sociales* (Santiago: Ed. Santillana, 2016).

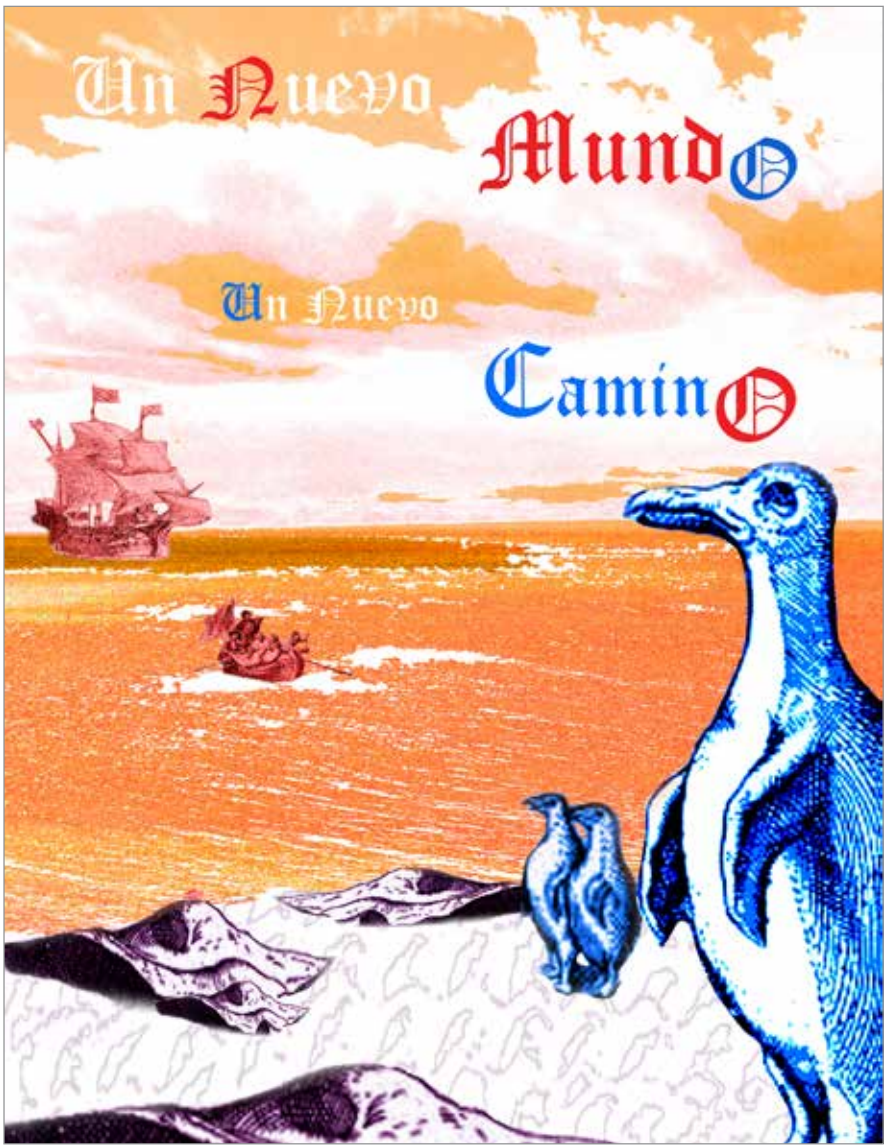
Ministerio de Educación. *Texto del Estudiante 2º Medio Historia, Geografía y Ciencias Sociales* (Santiago: Ed. SM, 2013).

Narodowki, Mariano y Laura Manolakis. "Estado, mercado y textos escolares. Notas históricas para un modelo teórico" *Revista Educación y Pedagogía* Vol. XIII n° 29-30 (enero-septiembre, 2001), pp. 27-38.

Olivera, María. *Estudio de Uso y Valoración de Textos Escolares: Informe final. Encargado por MINEDUC y Oficina Regional de Educación para América Latina y el Caribe (UNESCO)* (Santiago: Guernica Consultores S.A., 2016).

Serrano, J. S. "Fuentes históricas y libros de texto en secundaria: una oportunidad perdida para enseñar competencias de pensamiento histórico" *ENSAYOS. Revista de la Facultad de Educación de Albacete* Vol. 29 n° 1 (2014), pp. 83-99.

Zúñiga, J. *Fuentes primarias como recurso para la enseñanza de la Historia y el desarrollo del pensamiento* (Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, Master's thesis, 2018).



UN NUEVO MUNDO, UN NUEVO CAMINO

Afiche de Rubén Schmitt Jarpa

AUTORES

GINA BELLOCCHIO IBACACHE
Universidad de Playa Ancha
gbellocc@upla.cl
Profesora Estado en Inglés. Universidad de Chile.
Profesora Asistente del Departamento de Humanidades, Universidad de Playa Ancha. Campus San Felipe.

MAURICIO BURGOS QUEZADA
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
mauroburgosq@gmail.com
Académico del Magister en Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Doctor (C) en Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata, Argentina. Investigador del Centro de Estudios Hemisféricos y Polares.

MANUEL CONTRERAS-LÓPEZ
Universidad de Valparaíso
manuel.contreraslo@uv.cl
Licenciado en Matemáticas, Ingeniero Informático, Magíster en Estadística, Candidato a Doctor Programa Interdisciplinario en Ciencias Ambientales, Profesor Escuela Ingeniería Civil Oceánica, Universidad de Valparaíso, línea de investigación en riesgos naturales en la zona costera.

NADIA FARÍAS CÁRDENAS
Universidad de Playa Ancha
nadia.farias@upla.cl
Profesora de Historia y Geografía. Universidad de Playa Ancha. Magíster en Educación mención Currículum y Comunidad Educativa, Universidad de Chile. Profesora Liceo Manuel Barros Borgoño y Liceo Darío Salas, Santiago. En este último establecimiento, se desempeña en la actualidad como Curriculista y Evaluadora en la Unidad Técnica Pedagógica del Establecimiento. Autora de diversas publicaciones sobre Magallanes y la Antártica, específicamente en el área del Currículum en Educación y participante en jornadas, seminarios y congresos nacionales e internacionales. Profesora del Departamento de Historia, Universidad de Playa Ancha.

FELIP GASCÓN I MARTÍN
Universidad de Playa Ancha
fgascon@upla.cl
Periodista, Doctor en Ciencias de la Comunicación (Universidad Autónoma de Barcelona), Postgraduado Cátedra UNESCO de Brasil en Comunicación y Políticas Públicas para el Desarrollo Regional. Profesor Titular del Departamento de Ciencias de la Comunicación, investigador del Observatorio de Participación Social y Territorio, del Centro de Estudios Avanzados de la Universidad de Playa Ancha y actual Decano de la Facultad de Ciencias Sociales. Consultor de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID, Chile) y miembro de diversos Comités Científicos de revistas especializadas en comunicación.

MAURICIO JARA FERNÁNDEZ
Universidad de Playa Ancha
mjara@upla.cl
Profesor Estado en Historia y Geografía. Universidad de Chile. Magíster y Doctor en Historia, Universidad de Chile. Investigador Fondecyt y autor de numerosas contribuciones académicas en historia de las relaciones internacionales de Chile y en historia polar y antártica chilena. Consultor y evaluador en revistas especializadas de historia. Profesor Titular del Departamento de Historia, Universidad de Playa Ancha. [orcid.org/0000-0001-7736-8477].

CRISTIAN LARRAGUIBEL GONZÁLEZ
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
cristian.larraguibel@pucv.cl
Geógrafo, Magíster en Ciencias Agronómicas y Ambientales, Profesor Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, especialista en SIG y teledetección.

SERGIO LAUSIC GLASINOVIC
Círculo de Estudios Histórico y Documental Dálmata-Americano,
Punta Arenas
dalmato.americano@gmail.com
Profesor Estado en Historia, Geografía y Educación Cívica. Universidad de Chile. Magíster y Postgrado con mención en Museología en la Universidad de Zadar, Croacia. Ex Profesor Universidad Técnica del Estado (Punta Arenas) y Profesor Titular y Director Centro Estudios Regionales de la Universidad de Magallanes. Historiador. Editor de obras colectivas y autor de numerosas publicaciones de historia regional e inmigración croata en Magallanes.

CONSUELO LEÓN WOPPKE
Centro Estudios Hemisféricos y Polares
consuelo3leonw@gmail.com
Profesora Estado en Historia y Geografía. Universidad de Chile. Magíster en Estudios Internacionales, Universidad de Chile. M.A. y Ph. D. en Historia, Southern Illinois University, USA. Ex académica del Departamento de Historia, Universidad de Playa Ancha. Investigadora Fondecyt y autora de numerosos artículos en revistas especializadas nacionales y extranjeras y en obras colectivas.

NELSON LLANOS SIERRA
Universidad de Playa Ancha
nelson.llanos@upla.cl
Profesor Historia y Geografía. Universidad de Playa Ancha. Diplomado y Magíster en Relaciones Internacionales. Universidad Viña del Mar. Ph. D © en Historia, Universidad de Ohio, USA. Autor y coautor de diversos libros y artículos sobre política exterior de Estados Unidos, conflictos limítrofes, e historia antártica. Profesor Asociado del Departamento de Historia, Universidad de Playa Ancha.

PABLO MANCILLA GONZÁLEZ
Universidad de Playa Ancha
pablo.mancilla@upla.cl
Profesor Historia y Geografía. Universidad de Playa Ancha. Magíster en Historia. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Profesor Titular Departamento de Historia, Universidad de Playa Ancha (Valparaíso), y docente Asociado de la Dirección de Formación e Identidad de la Universidad Santo Tomás (Viña del Mar). Investigador Principal del Proyecto DIGI-HUMI 02-2021 (2020-2021) y Coinvestigador de los Proyectos Fondecyt Regular N° 1120080 (2012-2015) y 1170314 (2017-2020).

KAREN MANZANO ITURRA
Universidad San Sebastián
karen.manzano@uss.cl
Profesora de Historia y Geografía. Magister en Ciencias Políticas, Seguridad y Defensa. Doctora en Estudios Americanos, Universidad de Santiago de Chile. Profesora del Instituto de Historia, Universidad San Sebastián.

MARIO MOLINA OLIVARES
Universidad Católica Silva Henríquez
mmolina@ucsh.cl
Profesor de Castellano. Universidad de Playa Ancha. Magíster en Literatura. Universidad de Chile. Doctor en Literatura. Pontifica Universidad Católica de Valparaíso. Postdoctorado en la Universidad de Barcelona, España. Profesor en el sistema escolar y de educación superior. Actualmente es director de la Escuela de Castellano de la Universidad Católica Silva Henríquez en Santiago de Chile.

ALESSANDRO MONTEVERDE SÁNCHEZ
Universidad de Playa Ancha
xelarob@upla.cl
Profesor de Estado en Historia y Geografía. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Licenciado en Historia, Bachiller en Historia y Bachiller en Geografía, PUCV. Beca Ministrio Degli Affari Steri. Universita Degli Studi di Torino. Italia. Magíster en Historia de Chile y América, Universidad de Valparaíso. Doctor © Historia, Universidad Nacional de Cuyo, Argentina. Autor de artículos en revistas indexadas, Profesor Titular del Departamento de Historia y Decano Facultad de Humanidades de la Universidad de Playa Ancha.

RICARDO NÚÑEZ SAUVAGEOT
Universidad de Playa Ancha
rnunez@upla.cl
Profesor Estado en Inglés. Universidad de Chile. Magíster en Literatura Inglesa y Norteamericana, Universidad de Playa Ancha. Profesor Asociado y Director del Departamento de Lenguas Extranjeras, Universidad de Playa Ancha.

GUIDO OLIVARES SALINAS
Universidad de Playa Ancha
golivares@upla.cl
Diseñador Gráfico (Univ. de Chile), Magíster en Pedagogía (UPLA), Gestor Cultural (PUCV). Profesor Titular, Director de la Carrera de Diseño de la Universidad de Playa Ancha. Autor de los libros "Valparaíso reencontrado" (2016) y "Fábulas chilenas" (2019), ambos seleccionados por el Fondo del Libro.

ANTONIO RODRÍGUEZ CANESSA
Universidad de Playa Ancha
arodri@upla.cl
Profesor Estado en Historia y Geografía. Universidad de Chile. Autor de artículos y obras colectivas. Profesor en la Universidad Adolfo Ibáñez y Profesor Asociado del Departamento de Historia, Universidad de Playa Ancha.

MIGUEL SALAZAR URRUTIA
Centre d'Études et Recherches Internationales (CERI),
Institut d'Études Politiques de Paris
miguel.salazar@sciencespo.fr
Profesor Historia y Geografía. Universidad de Playa Ancha. Magíster en Relaciones Internacionales. Pontifica Universidad Católica de Valparaíso. Autor de artículos y capítulos en obras colectivas. Ph. D. © Science Politique. Mention Relations Internationales en Institut d'Etudes Politiques de Paris, Francia.

RUBÉN SCHMITT JARPA
Universidad de Playa Ancha
ruben.schmitt@alumnos.upla.cl
Estudiante de la Carrera Diseño Gráfico de la Facultad de Arte, Universidad de Playa Ancha.